

INFORMAZIONE  
PROMOZIONALE  
a cura della SPE

# IL PICCOLO

ECONOMIA ECONOMIA ECONOMIA ECONOMIA ECONOMIA



## Bernini:

Un progetto per l'Adriatico.  
I collegamenti verso l'Est.

## Cruder:

Il ruolo di regione «ponte»  
e i trasporti integrati.

## Specogna:

Una rete di autostrade  
per entrare in Europa.

## Pascoli:

I progetti per Coccau  
e il centro doganale.

## Fusaroli:

Le grandi opere a Trieste  
per rilanciare il porto.

## Bevilacqua:

Monfalcone scalo multimodale  
e gli accordi con il Giappone.

## Bran:

Le nuove infrastrutture  
per l'aeroporto di Ferneti.

## Marocco:

Ronchi aeroporto «internazionale»  
la prossima tappa è Parigi.

## Murello:

Porto Nogaro recupera posizioni:  
e punta sul traffico commerciale.

## Demartis:

L'esperienza di un imprenditore:  
«dobbiamo recuperare posizioni».



TRASPORTI FRIULI-VENEZIA GIULIA: UN PONTE VERSO EST

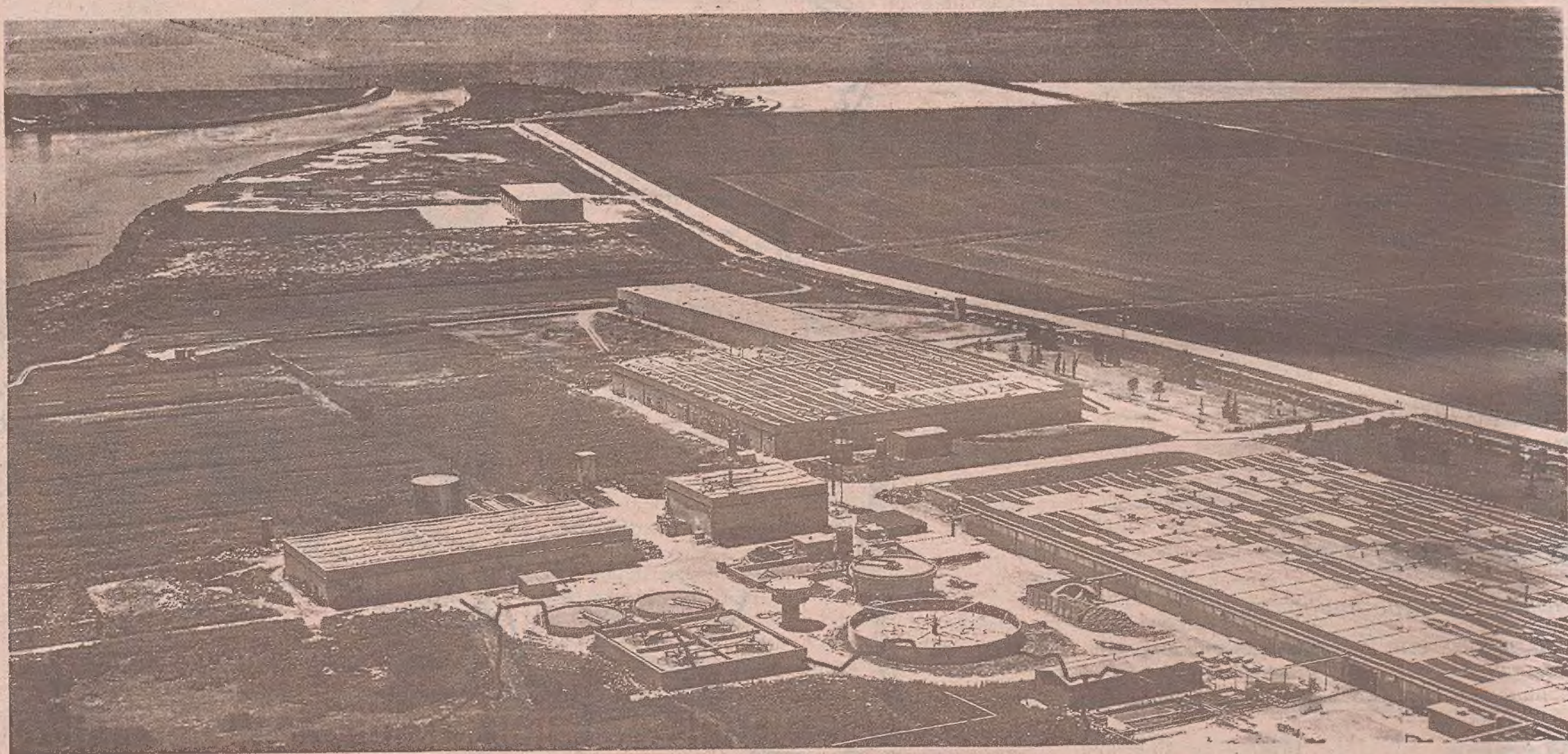
## Una sfida sulle infrastrutture

In questi anni sono stati compiuti rilevanti interventi per favorire rapporti economici e interscambio commerciale. Un disegno destinato a non compiersi senza un'adeguata rete di collegamenti stradali, autostradali e ferroviari. Oggi questa regione può contare su di un tessuto ferroviario al servizio delle zone industriali, mentre nei piani ci sono le grandi infrastrutture (come

lo scalo di Cervignano e l'alta velocità), di una rete di collegamenti viari di primo piano, di un aeroporto che punta a diventare scalo «internazionale», di centri intermodali. Certo, molta strada va ancora fatta. Il porto di Trieste deve affrontare una sfida difficile. Ma per questa regione il passaggio a Est, sebbene sia pieno di incognite, è ancora una strada da percorrere.

# UNA CONFLUENZA DI INTERESSI

CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA ZONA DELL'AUSSA CORNO



Con oltre mezzo milione di tonnellate di merci manipolate e un aumento del traffico ferroviario e su gomma, il comprensorio dell'Aussa-Corno è la confluenza di interessi nel panorama non solo regionale. Questi sono i risultati più significativi della realtà "portindustriale" della Bassa Friulana, che si colloca nel baricentro dei traffici mercantili dell'Europa.

Importanti aziende nazionali hanno scelto San Giorgio di Nogaro per collocare la sede dei loro interessi e altre già si apprestano a cogliere la sua favorevole vicinan-

za con l'autostrada, la ferrovia e l'aeroporto, a solo un'ora dalle Alpi, in riva all'Adriatico e proprio alle porte dei nuovi mercati Europei.

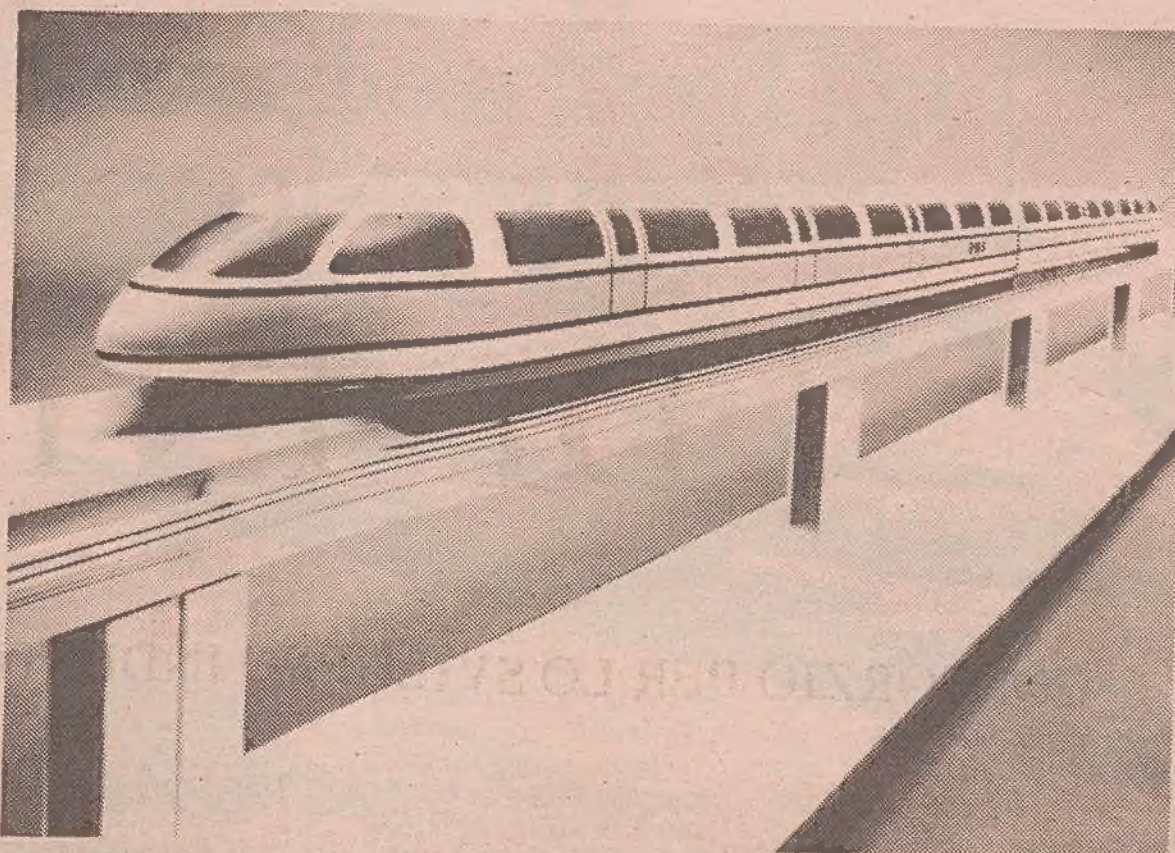
Per amplificare i benefici degli investimenti già effettuati e per migliorare ulteriormente le infrastrutture locali, il Consorzio per lo Sviluppo industriale dell'Aussa-Corno pone la propria esperienza e la propria professionalità al servizio delle forze economiche e sociali che, in vista delle prossime scadenze europee, intendono essere le protagoniste della crescita del Friuli-Venezia Giulia.

DOPO I GRANDI MUTAMENTI IN EUROPA

# Porti, il «pericolo» Nord

L'intero sistema Alto Adriatico potrebbe entrare in crisi

*Bisogna riorganizzare e razionalizzare tutto attraverso una specializzazione delle banchine in modo da risultare competitivi in termini di costi e rese - L'asse Italia-Ungheria*



Speciale Economia

TRIESTE — In un contesto internazionale decisamente diverso da quello di una decina di anni fa grazie alla ormai prossima apertura del mercato comunitario, all'inserimento dei Paesi ex-Comecon in un'economia di mercato e soprattutto alla nuova indipendenza di Slovenia e Croazia, l'intero sistema portuale alto adriatico italiano potrebbe presto trovarsi in una situazione di acuta crisi dovuta proprio alla nuova e spietata concorrenzialità del sistema viario del Nord.

E' quindi necessario riorganizzare e razionalizzare l'intero sistema meridionale, attraverso una specializzazione delle banchine in modo da risultare competitivi in termini di costi e rese.

Ma soprattutto, è necessario che i sei scali dall'alto Adriatico-Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro (Udine), Venezia, Chioggia e Porto Levante (Rovigo) — trovino un'intesa operativa in modo da presentarsi nel contesto internazionale come «sistema».

Il grande bacino industriale della retrostante Pianura Padana necessita di una rete di trasporti efficiente, sia per penetrare nel centro Nord Europa, sia per raggiungere altre destinazioni quali il Medio e l'Estremo Oriente.

Il sistema portuale nordeuropeo è, per posizione, importanza e valore dei servizi forniti, il principale concorrente; oggi assorbe annualmente migliaia e migliaia di tonnellate di merci, non solo dal cuore industriale del Centro Europa, ma anche dal Nord Italia.

Eppure il nostro sistema portuale le carte per poter competere le ha tutte, a partire dall'importante via fluviale rappresentata dal Po che collega direttamente Milano al mare e dal sistema idroviario padano-veneto; una rete questa che può contare sugli importanti

porti interni di Cremona e Mantova e su quelli fluvio-marittimi di Porto Levante e Chioggia, dove si stanno compiendo investimenti per svariati miliardi.

Ma se a Porto Levante è stato approvato il progetto per la costruzione di due moli foranei che garantiranno l'agibilità dello scalo durante tutto l'anno, il problema resta quello del Nord-Est, che aspetta ancora un'adeguata ristrutturazione e ottimizzazione, al fine di venire incontro alle sempre più pressanti domande di armonizzazione tra trasporto su gomma, su rotaia, per via fluviale e via mare.

La convivenza tra i porti di Trieste e Venezia è sempre stata difficile, anche a causa di una gestione anacronistica dei rispettivi enti portuali che, in attesa di una vasta riforma per definire un loro ruolo più consoni al mercato che si è sviluppato, cioè quello di Port Authority, frenano in realtà il necessario sviluppo degli scali.

Diversa la situazione per i due scali che si trovano tra essi: Monfalcone e Porto Nogaro si stanno infatti attrezzando velocemente per realizzare strutture e infrastrutture per aumentare il volume di traffici.

Lo scalo isontino, a esempio, è stato appena dotato di una vasta area di 75 mila mq, a cui seguirà - nelle intenzioni di Giorgio Pacor, presidente del Consorzio per lo sviluppo industriale — una nuova banchina, un raccordo ferroviario e la sistemazione di una terza gru, raddoppiando così le infrastrutture esistenti.

Al di là della gestione degli scali, il vero problema sembra essere quello delle strutture «alle spalle» di questi, cioè quelle ferroviarie e stradali che devono permettere al sistema portuale nord-adriatico di penetrare agevolmente nell'Europa centrale: mancano infatti

valichi adeguati, soluzioni «gomma-rotaia» agevoli e grandi vie di scorrimento.

In questo contesto e dopo i recenti avvenimenti nella ex Jugoslavia, appare prioritario realizzare strutture di raccordo con la Slovenia, affinché i traffici verso il Nord-Est europeo non vengano dirottati verso l'Austria, ma possano invece percorrere l'asse che collega Trieste e Gorizia a Maribor, attraverso Lubiana.

«L'interesse della Slovenia — ha dichiarato recentemente il ministro ai trasporti sloveno, Marjan Kranzjez — è quello di realizzare al più presto l'asse autostradale Italia-Ungheria, completando l'unico tratto oggi esistente (quello tra Razdte e Lubiana) con due bretelle di raccordo, da Trieste e da Gorizia, e con un nuovo tratto fino al confine ungherese». Per la costruzione di queste opere è stato scelto il progetto presentato dalla società mista italo-slovena Adria, che prevede investimenti per due miliardi di dollari.

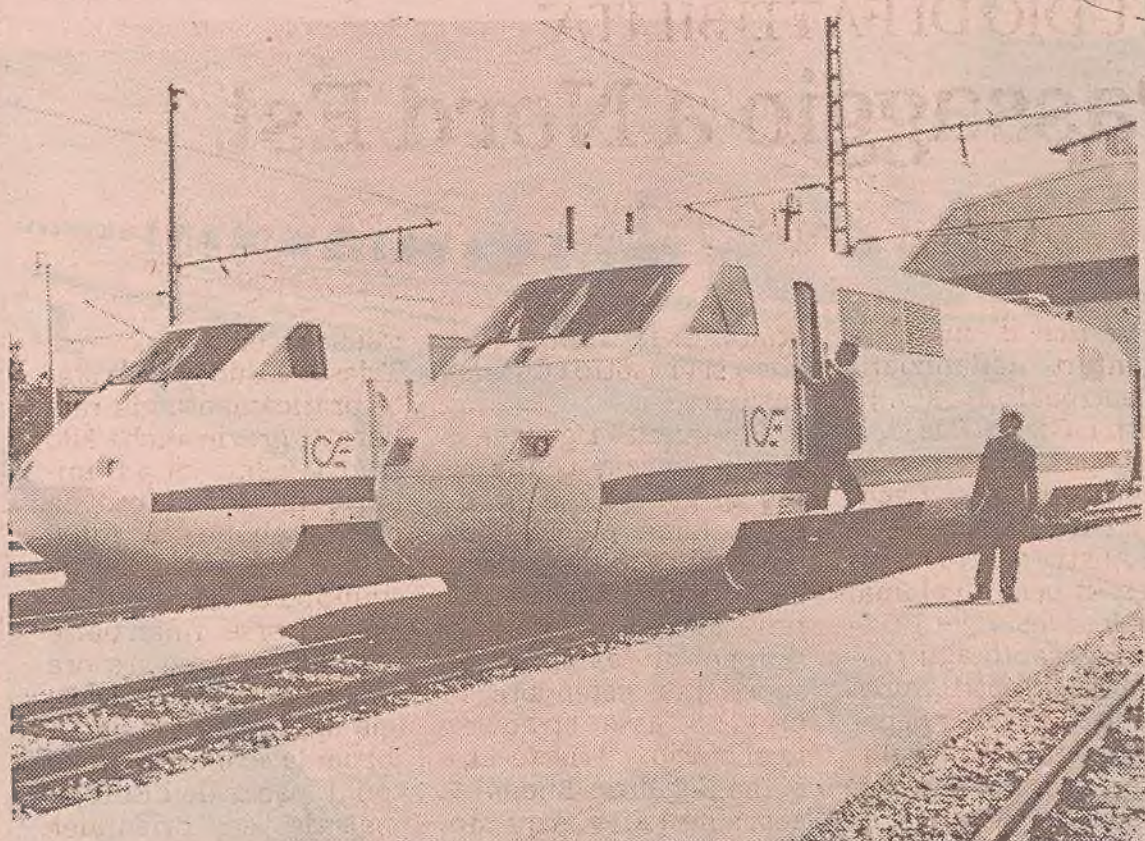
La decisione del governo sloveno è molto importante: la scelta effettuata è essenzialmente di carattere politico, e significa dare priorità al collegamento Est-Ovest rispetto a quello Nord-Sud caldeggiato da Austria e Germania. E forse appare di notevole significato in questo contesto anche la volontà espressa dal ministro sloveno per il raddoppio delle linee ferroviarie di collegamento con Trieste, Vienna e l'Ungheria: sono tutti segnali che devono spronare l'Italia per una rapida realizzazione delle strutture necessarie per allacciarsi al sistema viario internazionale ed evitare così nodi nelle vie di scorrimento che potrebbero vanificare ogni sforzo di creare un asse meridionale di collegamento Est-Ovest alternativo a quello tedesco.

Carlo Rossi

INFRASTRUTTURE CARENTI E SERVIZI PUBBLICI INADEGUATI

# Trasporti da reinventare

In ambito regionale la Lisinco propone strumenti finanziari adeguati



Infrastrutture carenti e servizi pubblici inadeguati possono costituire un grave ostacolo sia alla crescente potenzialità del nostro Paese che ad un'interrogazione di successo nel grande mercato unico europeo. Molto spesso viene richiamata l'attenzione sulle limitazioni poste, in diversi settori produttivi nazionali, alla crescita del sistema economico italiano ed al suo adeguamento competitivo anche in proiezione europea. Al fine di modernizzare e potenziare strutture e servizi, in alcuni campi sono state intraprese concrete iniziative di cooperazione tra pubblico e privato.

Il settore dei trasporti è stato identificato tra quelli il cui potenziamento è prioritario, posto che la situazione di saturazione in cui versa attualmente il traffico comporta disconomie e costi ingenti. Nel corso degli ultimi trent'anni la mobilità delle merci è cresciuta di cinque volte toccando la punta di poco meno di 250 miliardi di t/km nel 1990; tale crescita è stata assorbita quasi interamente dal trasporto stradale, che raggiunto il 72% dei volumi trattati, mentre il traffico delle merci trasportate per via ferroviaria è rimasto contenuto al 9%.

Gli sviluppi strutturali

che hanno originato, soprattutto tra gli anni 1975 e 1990, l'enorme crescita dell'autotrasporto sia in termini assoluti che in rapporto ad altri mezzi di movimentazione, possono venir ricondotti a diversi fattori. I più rilevanti sono la diffusione sul territorio nazionale delle iniziative industriali della piccola e media impresa; il diffondersi di nuovi modelli organizzativo/industriali, che vedono i trasporti come una componente del processo produttivo, in parziale sostituzione del tradizionale «magazzino», e l'allargamento delle aree di mercato, in particolare per quanto riguarda i beni di

largo consumo. Quest'ultima tendenza è destinata ad accentuarsi ulteriormente a partire dal 1993, quando la progressiva liberalizzazione degli scambi in ambito comunitario culminerà nel mercato unico dei paesi europei.

Poiché tutti questi elementi sono destinati a permanere nel tempo, è logico attendersi una prosecuzione di questo stesso trend e quindi un forte aumento della domanda di trasporto merci nei prossimi anni. Se la situazione attuale del sistema di trasporti rimarrà immutata, un traffico di merci che secondo le previsioni raggiungerà i 280 miliardi

t/km entro l'anno 2000 non potrà che influenzare negativamente la qualità e funzionalità stessa del sistema, se non porterà addirittura al suo collasso.

Allo studio degli organi ministeriali preposti si delinea pertanto una strategia orientata a modificare la ripartizione dei traffici tra la rete ferroviaria ed il trasporto gomma, creando e rafforzando tra i due sistemi una funzione intermodale e combinata al fine di preporre un trasporto efficiente, economico e qualitativamente competitivo.

Nell'ambito regionale, la Lisinco SpA, Compagnia finanziaria per il lea-

sing, propone strumenti finanziari adeguati ad un settore in cui gli investimenti finalizzati al rinnovo del parco mezzi sono particolarmente attenti alla qualità e funzionalità dei servizi offerti.

La Lisinco, da sempre inserita nel settore, ed in special modo attenta all'evoluzione del servizio autotrasporti nell'ambito regionale, finanzia annualmente investimenti per 20.000 milioni, pari a 400 nuovi mezzi gommati pesanti, registrando nel settore un impiego complessivo al 31.12.1991 di 80.000 milioni, pari a 1.8000 mezzi di trasporto finanziati.

Speciale Economia



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA  
DIREZIONE REGIONALE ALL'INDUSTRIA



**Centro Regionale Servizi  
per la Piccola e Media Industria s.r.l.**

Una struttura che offre consulenza  
ed informazioni alle imprese  
della Regione nel campo dei  
servizi che assicurano la competitività.

PROGETTO QUALITÀ

- Formazione
- Dai check up aziendali  
alla Qualità Totale



Federazione Regionale degli  
Industriali del Friuli-Venezia Giulia



Unione Regionale delle  
Associazioni Piccole e Medie Industrie  
del Friuli-Venezia Giulia

TRIESTE - Padriciano 99 (Area di Ricerca)  
Tel. (040) 226635 - Fax (040) 226698

UN  
GRANDE  
IMPEGNO  
PER  
ESSERE  
FRA  
I  
PRIMI

**CERTADRIA s.r.l.**

La prima Società di Certificazione  
della Qualità al servizio delle  
Piccole e Medie Imprese industriali ed  
artigiane del Friuli-Venezia Giulia



CENTRO REGIONALE SERVIZI



Ente di Sviluppo dell'Artigianato  
del Friuli-Venezia Giulia



Friulia s.p.a.

UDINE - Via Caccia 32  
Tel. (0432) 480175 - Fax (0432) 480529

Neon s.r.l.

UN PATTO FERROVIE-REGIONE TRASPORTI

# In partenza il supertreno

Alta velocità sul tratto Venezia-Trieste (con ipotesi Udine)

*La lettera d'intenti è stata sottoscritta*

*a Roma nel maggio scorso dal presidente*

*del Friuli-Venezia Giulia Turello, da Bernini,*

*dal presidente del Veneto e da Necci*

«È obiettivo d'interesse comune lo sviluppo, in coerenza al piano di ristrutturazione dell'Ente ferrovie dello Stato, degli interventi di realizzazione della linea ad alta velocità Venezia-Trieste. La realizzazione dell'opera verrà effettuata attraverso strumenti contrattuali analoghi a quelli già utilizzati per le linee ad alta velocità Torino-Venezia e Milano-Napoli».

Sono questi i due passi più importanti della lettera d'intenti per l'estensione dell'alta velocità ferroviaria sulla linea Venezia-Trieste, con l'ipotesi di prolungamento sino ad Udine, il 22 maggio che è stata sottoscritta a Roma dal presidente del Friuli-Venezia Giulia Vinicio Turello, dal ministro dei Trasporti Carlo Bernini, dall'amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato Lorenzo Necci e dal presidente della Regione Veneto Franco Cremone-

se. Il documento firmato la stessa mattina nella capitale, ricorda che la Venezia-Trieste ad alta velocità va considerata «strategica» per i colle-

gamenti con l'Est europeo, nonché «idonea» a valorizzare la linea ferroviaria esistente ai fini del trasporto merci: per questi motivi lo scorso 12 febbraio venne modificato con un decreto interministeriale Trasporti-Tesoro il piano di ristrutturazione dell'Ente ferroviario nazionale, che in un primo tempo non permetteva l'inclusione del percorso tra la città lagunare ed il capoluogo giuliano nel programma italiano dell'alta velocità su rotaia.

Premesso che gli investimenti relativi a tutta la linea ad alta velocità (la Milano-Napoli e la Torino-Venezia) saranno coperti al 60 per cento dal capitale privato, mentre il restante 40 per cento e gli oneri per interesse durante la costituzione e l'avviamento del progetto restano a carico dello Stato, la lettera d'intenti evidenzia che la Regione Friuli-Venezia Giulia ha manifestato la sua disponibilità ad uno specifico intervento finanziario, anche per prolungare il tratto ad alta velocità verso Udine.

La firma, ha sottoli-

neato in quell'occasione il presidente Turello, rappresenta una tappa molto significativa per il Friuli-Venezia Giulia, per una regione che vuole effettivamente divenire «area ponte, cerniera» tra l'Europa comunitaria e le nazioni centro-continentali. «La regione — ha confermato Turello — intende inserire la realizzazione della linea ad alta velocità Venezia-Trieste, con la possibile diramazione verso Udine, nel programma di infrastrutture e di servizi contemplato all'articolo uno della legge per le aree di confine, allo scopo di assicurare la necessaria copertura finanziaria al progetto e, quindi, una rapida concretizzazione dell'opera».

Il presidente Turello ha infine espresso il suo ringraziamento al ministro Bernini per la sua determinazione nell'avere voluto inserire anche l'alta velocità sulla Venezia-Trieste nel piano di ristrutturazione dell'Ente ferrovie dello Stato e per voluto sottoscrivere questo importante documento d'impegno programmatico.

STUDIO DI FATTIBILITÀ

## Passaggio a Nord Est verso il centro Europa

Nel vertice di marzo a Klagenfurt dell'iniziativa Centroeuropea (Ce) i ministri Gianni De Michelis per l'Italia, Jiri Dienstbier per la Cecoslovacchia, Alois Mock per l'Austria, Kristos Skubiszewski per la Polonia, Geza Jeszenski per l'Ungheria, accanto agli «osservatori» Dimitrij Rupel sloveno e Zvonimir Separovic croato, hanno valutato un prossimo ingresso nella Ce di ulteriori membri, ipotizzati ingressi di Bulgaria, Romania ed Albania, a cui si sono aggiunte anche Ucraina e Bielorussia. Mentre è previsto che nella riunione dei primi ministri, in programma a Vienna il prossimo 18 luglio, venga ratificata l'adesione delle repubbliche di Slovenia e Croazia forse anche in considerazione della necessità di avviare molti dei progetti che già da tempo sono all'attenzione dei dodici gruppi di lavoro costituiti all'interno dell'ormai ex Esagonale.

Da oggi, infatti, 15 progetti sono stati completati, 16 risultano parzialmente realizzati, 27 sono pronti a partire, per 19 è stato sviluppato uno

studio di fattibilità e 42 sono oggi «sotto considerazione».

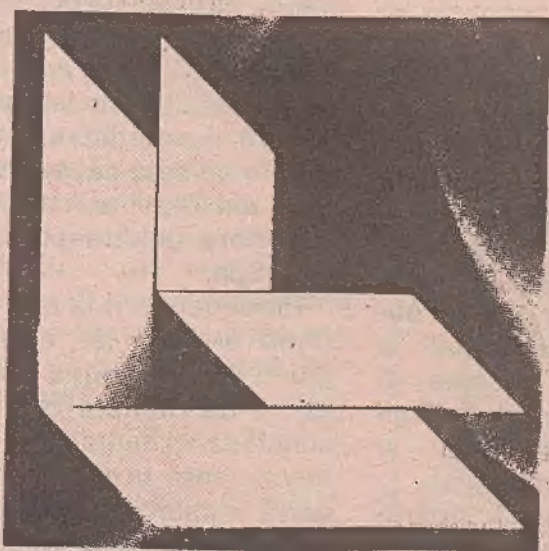
Per quanto riguarda il Friuli-Venezia Giulia, e più in generale il nord-est italiano, c'è da registrare che i ministri degli Esteri hanno aderito alla proposta formulata dal gruppo di lavoro «trasporti» di estendere il previsto asse stradale-ferroviario Trieste-Lubiana-Zagabria-Budapest sino a Kiev. A questo scopo in aprile una delegazione della Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (istituzione che dovrà assumere un ruolo fondamentale nel proseguo delle attività infrastrutturali della Ce), della presidenza austriaca della Ce e dello stesso gruppo «trasporti» si è recata a Kiev per approfondire il problema. Analogamente, la cosiddetta «Magistrale adriatica» Trieste-Fiume-Dubrovnik verrà allungata fino a Tirana, come richiesto dal Governo albanese e come concordato anche in occasione della recente visita del ministro Bernini in quella capitale. Lo studio di fattibilità per l'asse stradale e per

quello ferroviario tra Trieste e Budapest è stato praticamente già realizzato, grazie anche allo stanziamento di 4,8 miliardi di lire giunto da parte italiana sui fondi della «cooperazione e sviluppo», mentre ulteriori risorse finanziarie potrebbero giungere ora anche dalla recente legge (già approvata dal Senato) per la «collaborazione con i paesi dell'Europa centrale ed orientale» dotata di 900 miliardi nel triennio.

E in tema di trasporti lo stesso ministro De Michelis ha ribadito che la Ce vuole realizzare nuove forme di collaborazione con la comunità del mar Nero e con la Comunità dei Paesi Baltici: in particolare, l'Italia appoggerà tutte le iniziative legate ad una valorizzazione del trasporto sul Danubio «solo nella misura in cui con un nuovo asse Baltico-Danubio venga rafforzato il collegamento del centro Europa con il nord-est italiano e si venga a ricreare quella via nord-sud proprio lungo quell'itinerario tra mar Baltico e mar Adriatico che da secoli manca all'Europa».

## Avere tutto averlo in LEASING

Lisenco è abilitata direttamente alla liquidazione dei contributi previsti dalle vigenti Leggi nazionali e regionali.



# LISINCO

Udine, via Aquileia 41, tel. 0432.503102



CREDITO ROMAGNOLO  
BANCA del FRIULI



**L**ISINCO, Compagnia generale finanziaria per il leasing, società leader del settore nell'area Friuli-Venezia Giulia, propone ogni operazione di locazione finanziaria garantendo sempre la soluzione più economica, affidabile e rapida per accelerare lo sviluppo delle vostre attività. Controllata dalla Banca del Friuli, la Lisenco si avvale anche della rete degli sportelli della banca al fine di offrire con dinamismo e puntualità i propri servizi.

Speciale Economia

TRASPORTI E AREE DI CONFINE

# Progetto Adriatico

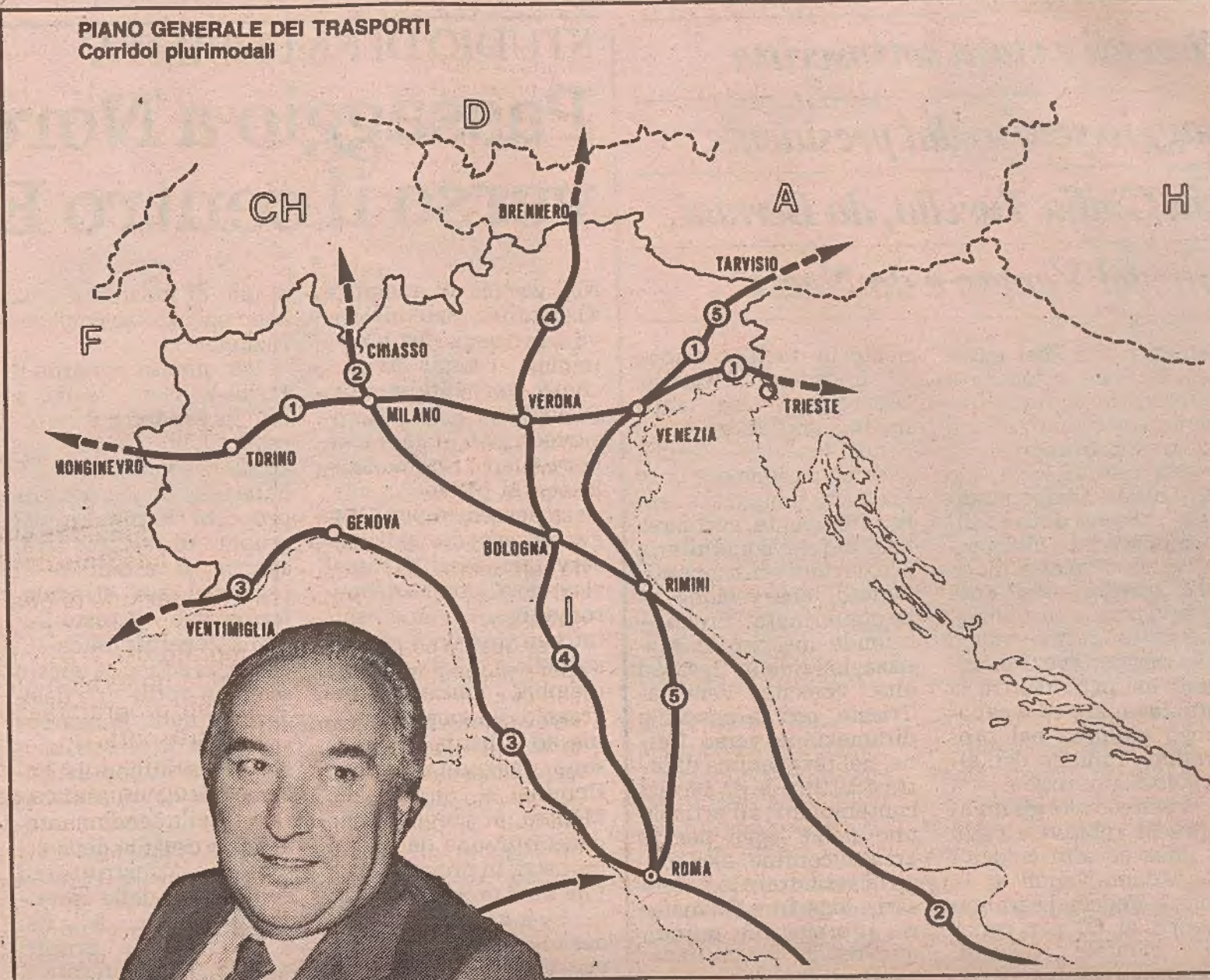
La strategia avviata dal Cipet - I collegamenti verso Est

Il ruolo dell'Italia in rapporto al quadro evolutivo della situazione e delle prospettive del Centro e dell'Est europeo, ex Unione Sovietica compresa, è da tempo all'ordine del giorno ed ha trovato due importanti momenti di definizione, in primo luogo nella legge 9 gennaio 1991, n. 19, per le «aree di confine» del Friuli-Venezia Giulia e dell'intero Nord-Est italiano, e successivamente nella legge 26 febbraio 1992, n. 212, dedicata alla collaborazione con i Paesi dell'Europa centrale e orientale.

La prima delle due leggi, tendendo fra l'altro ad intensificare le forme di collaborazione a suo tempo avviate dallo Stato italiano nell'ambito della «Iniziativa pentagonale» promossa dalla riunione dei capi di governo di Austria, Cecoslovacchia, Italia, Jugoslavia ed Ungheria svoltasi a Venezia il 1.º agosto 1990, ha previsto una serie di fattori di sostegno e stanziato fondi nel triennio 1991-93 per un totale di 112 miliardi di lire all'anno. La seconda legge è particolarmente rivolta a favorire la realizzazione di riforme strutturali e iniziative per la transizione verso l'economia di mercato nei Paesi europei centro-orientali, mediante una collaborazione ad ampio raggio, con un impegno finanziario complessivo nel triennio 1991-93 di 900 miliardi di lire.

Poche settimane fa, al fine di procedere al coordinamento delle iniziative per l'attuazione delle due suddette leggi, il Consiglio dei ministri, con la delibera del 25 marzo scorso, fra l'altro, ha attribuito al Cipet (il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, istituito nel giugno 1991) il compito di elaborare ed approvare — d'intesa con le Regioni interessate — uno specifico documento sulle infrastrutture di rilevanza internazionale. Si tratta di una decisione di considerevole significato, per almeno due motivi principali.

Anzitutto viene accolta e sottolineata la valenza strategica delle attività di trasporto nello sviluppo delle relazioni fra versanti geo-politici che sono in rapida evoluzione verso forme di forte integrazione europea proiettati verso convergenze storiche sempre più nette. Ciò è vero in generale, ma è tanto più vero per un Paese come il nostro, che per la sua stessa collocazione fisica, anche quale re-



**Il piano (Bernini nella foto) si articola in otto scenari distinti: porto e collegamenti marittimi, il corridoio che da Trieste si allunga verso Lubiana, Budapest e Kiev, la «Magistrale Adriatica», il trasporto aereo e quello combinato, il sistema idroviario, la direttrice per il Brennero.**

gione frontiera della Comunità, non potrebbe sottrarsi, neanche se lo volesse, ad una logica di connessione con i Paesi dell'Europa centrale e balcanica, specialmente dopo la caduta delle barriere che per decenni hanno impedito di fatto un fisiologico andamento dei rapporti reciproci.

In questo quadro, il trasporto assurge a fattore decisivo per la mobilità delle persone e per gli scambi commerciali, per una migliore conoscenza reciproca, per un comune progresso sociale, tecnologico e culturale, soprattutto per le regioni del Nord Est ma anche, più in generale, per l'intero Paese.

Un secondo motivo di considerazione della decisione del Consiglio dei ministri del 25 marzo è di ordine interno, e riguarda la funzione che il Cipet ha già cominciato ad esercitare.

Non a caso la delibera in parola precisa che l'affidamento al Cipet dell'elaborazione ed approvazione del documento sul-

le infrastrutture di rilevanza internazionale ha luogo in quanto esse sono «parte integrante del Piano generale dei trasporti». Quest'ultimo si conferma come riferimento fondamentale per tutto il complesso degli interventi pubblici, e statali in specie, nel campo trasporti-

stico.

Ed il Cipet, che ne è insieme prodotto e strumento istituzionale, viene chiamato espressamente in causa ogni qual volta, come in questo caso, si affrontino questioni di indirizzo sostanziale del comparto dotate comunque di incidenza sulla sfera della politica economi-

ca complessiva.

Che tutto ciò non rappresenti un mero riconoscimento formale, è dimostrato dall'avvio ad opera del Cipet di una azione mirata nel senso della delibera del Comitato dei ministri. Esso, infatti, fin da aprile, cioè dal mese successivo alla delibera, ha promosso la raccolta e la sistemazione di elementi tecnico-scientifici di supporto al «Progetto Adriatico», che nella cornice dell'Iniziativa Europa Centrale (la già «Pentagonale») e degli accordi italiani nell'area adriatica tende a costruire un tessuto organico di azioni e progetti di collaborazione con i Paesi europei centro-orientali e balcanici e insieme di presenza qualificata degli interessi economici e commerciali nazionali.

Sotto il profilo trasportistico, il «Progetto Adriatico» dovrà costituire in pratica una sorta di Master Plan integrativo del Piano generale dei trasporti in ordine alle nuove realtà dell'Est ed ai connessi scenari in formazio-

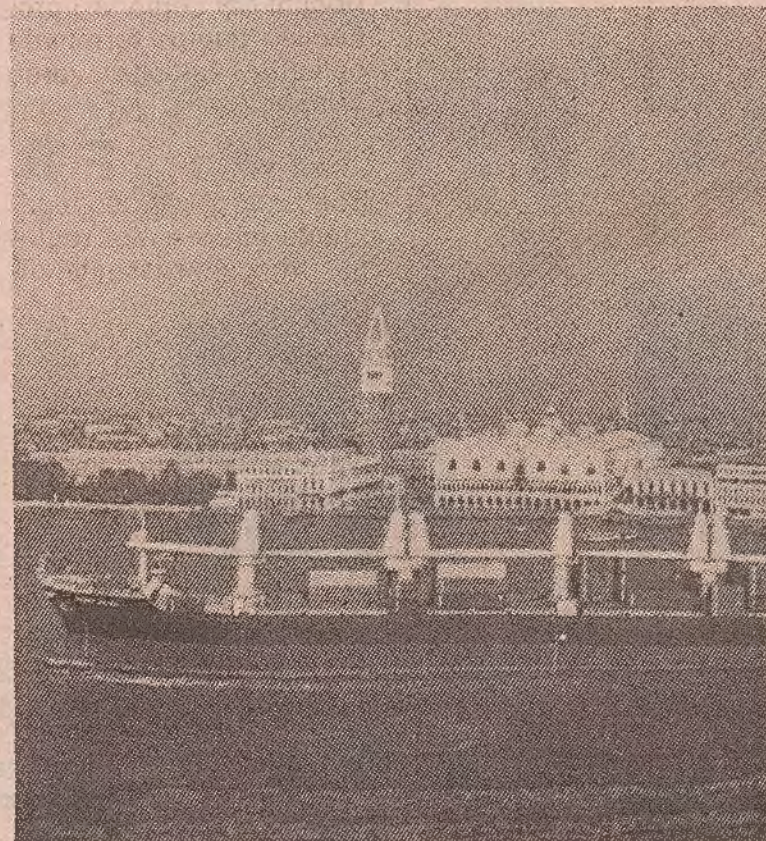
ne. Così inteso, esso verrà pertanto ad offrire lo schema di base per dare sistematicità, organicità e coerenza all'impegno operativo comune della Iniziativa Europa Centrale, il cui gruppo di lavoro sicuramente più importante, quello dei Trasporti appunto, è — si noti — coordinato dall'Italia.

Da qui il carattere essenzialmente progettuale del lavoro che il Cipet sta curando in proposito: carattere certamente non spinto fino ad un grado esecutivo o immediatamente pre-esecutivo, ma pur sempre tale da permettere la chiara valutazione della fattibilità degli obiettivi proposti, delle risorse necessarie e dei vantaggi derivanti dal loro conseguimento.

Unitario nella sua ispirazione e nella sua destinazione, il «Progetto Adriatico» nel campo dei trasporti si articola in otto temi distinti, la cui semplice elencazione basta a farne comprendere la portata in termini sia infrastrutturali e sia funzionali: 1) porti e collegamenti marittimi; 2) corridoio Trieste-Lubiana (Zagabria)-Budapest-Kiev; 3) «Magistrale Adriatica»; 4) trasporto aereo (con particolare riferimento al terzo livello ed alle comunicazioni con l'Istria e la Dalmazia); 5) trasporto combinato; 6) sistema idroviario padano-veneto e raccordo funzionale con quello danubiano; 7) piano generale dei trasporti dell'Albania; 8) direttrice ferroviaria del Brennero.

E' stato formato un gruppo di studio, al cui interno ciascuno dei temi viene trattato specialisticamente da esperti di organismi operativi qualificati (in ordine alfabetico: Adria, Bonifica, Cemat, Ferrovie dello Stato, Gruppo trasporti Iniziativa Europa Centrale, Finmare, Idrovie, Istioc, Italcantieri, Itm, Lotti) cui vanno aggiunte le autorità regionali competenti, mentre il coordinamento è stato affidato dal segretario del Cipet all'Istituto superiore dei trasporti - Istra Spa.

Procedendo il lavoro a ritmo serrato (si è già giunti ad una prima bozza), è da ritenere che si concluda in tempi ragionevolmente brevi. Il che potrà consentire un utilizzo il più possibile sollecito dei suoi risultati, in una fase in cui per l'Italia appare sempre più urgente dar concretezza allo svolgimento della propria parte nella direzione indicata.



## LE GRANDI INFRASTRUTTURE

## Regione ponte verso Est

Il quadro dei trasporti integrati - Alta velocità e grande viabilità

Queste sono occasioni in cui solitamente si fa il punto della situazione, mettendo come sempre in rilievo solo quello che ancora abbiamo intenzione di fare, quello che ci manca per raggiungere un livello ottimale di efficienza e funzionalità, onde contrastare la concorrenza interna ed esterna e mantenere ed aumentare così il nostro standard di vita, faticosamente raggiunto in lunghi anni di duro lavoro.

E' una caratteristica ineliminabile dell'animo umano quella di dare per acquisito quanto raggiunto e di calcolarlo ben poco rispetto a ciò che ancora non si fa e che sembra, questo sì, la soluzione di tutti i problemi.

E' doveroso però, ritengo, riandare col pensiero anche al passato, ad un passato certo temporalmente non lontano, ma che, confrontato col presente, sembra il Medio Evo.

Mi riferisco, ovviamente, in questa sede alle infrastrutture di trasporto, anche se il discorso potrebbe essere tranquillamente esteso a tutti i settori della vita economica e sociale della realtà regionale.

Quando la Regione, come entità istituzionale, cominciò ad operare, nel 1964 (il Medio Evo appunto) il ruolo di regione-ponte che divenne successivamente uno slogan ad effetto, era una speranza, un'aspirazione non suffragata dalla ben più prosaica realtà, che mostrava il Friuli-Venezia Giulia come una terra di frontiera, una sorta di estrema e abbandonata periferia dell'Impero, non punto di attrazione e coagulo di traffico di livello internazionale, ma centro di disconomie e di rallentamento che costringevano i traffici tradizionalmente e naturalmente gravitanti nella regione e, soprattutto sulla sua, una volta gloriosa, portualità a cercare altri instradamenti.

Strade decenti, autostrade, ferrovia, autoporto e centro merci, aeroporto, sistema portuale erano a quel tempo qualcosa di avveniristico, che solo menti fantasiose, ma decise e determinate, potevano sognare di realizzare in un quarto di secolo.

Eppure ciò è avvenuto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti: da regione agricola, arretrata, priva di strutture ed infrastrutture, siamo riusciti ad essere un centro importante nell'economia nazionale, grazie sì, ovviamente, alla solidarietà nazionale, ma anche e soprattutto al-



**L'intervento  
dell'assessore  
regionale  
Cruder (foto)**



la nostra tenacia e volontà, al continuo lavoro di promozione e pungolo nei confronti dello Stato e nell'utilizzo oculato e finalizzato delle risorse regionali.

La consapevolezza dell'entità della nostra diretta partecipazione alla realizzazione fino ad oggi portata avanti costituisce

motivo di soddisfazione e pungolo costante per raggiungere ulteriori obiettivi, perché se è vero che noi abbiamo progredito è altrettanto vero che oggi altri hanno fatto lo stesso, se non di più, per cui la corsa in avanti è senza fine, non solo diretta a migliorare ma spesso anche a mantenere, con difficol-

tà, posizioni faticosamente raggiunte.

Ci siamo dotati di strumenti concreti di programmazione degli interventi da effettuare, dal più generale piano regionale integrato dei trasporti (Prit) ai vari piani di settore, della portualità, della viabilità, del trasporto pubblico locale. Stiamo lavorando nel settore idroviario, pur con la consapevolezza della marginalità di tale sistema di trasporto in ambito regionale, e in quello del trasporto aereo, ad integrazione delle primarie competenze statali.

E' un quadro composito di realtà diverse, difficile da affrontare sul piano dei costi e su quello organizzativo.

Per quanto concerne le opere più importanti è in fase di completamento la ferrovia pontebbana, vanno avanti i lavori per lo scalo di smistamento di Cervignano, cui si affiancherà un importante interporto con relativo centro intermodale, la Grande viabilità triestina va pure avanti, pur tra grandi difficoltà causate dalla difficile conformazione fisica del territorio interessato, si lavora alle bretelle di collegamento con la Slovenia, si interviene correntemente per il potenziamento del porto, in primis quello di Trieste, che per vocazione e tradizioni, consolidata esperienza va riconosciuto quale polo di interesse nazionale, validamente affiancato su supportazioni diverse, dai porti di Monfalcone e Porto Nogaro.

Per l'alta velocità siamo riusciti ad ottenere l'inserimento del Friuli-Venezia Giulia nel programma generale nazionale, mentre si stanno predisponendo gli strumenti necessari alla creazione di un terminale intermodale passeggeri a Ronchi dei Legionari probabile punto terminale dell'alta velocità verso Trieste.

Col potenziamento dell'aeroporto e di altre infrastrutture di collegamento interne alla regione, non interessante direttamente i traffici internazionali, ma pur sempre ad esso funzionale, stiamo definendo un quadro globale di intervento sul piano infrastrutturale che dovrebbe consentirci, in stretto collegamento con le grandi iniziative nazionali proiettate verso l'Est europeo, di guardare al futuro con maggiore serenità.

**Giancarlo Cruder  
assessore regionale  
ai trasporti**

## Piano regionale integrato dei trasporti



Art. 1

## Finalità del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.)

In attuazione di quanto disposto dalla L.R. n. 41 del 21 ottobre 1986, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.) delinea le finalità generali e gli obiettivi specifici dell'azione programmatica regionale nel campo dei trasporti.

In particolare le finalità generali dell'azione programmatica regionale sono:

1) l'attenuazione della marginalità geografica della regione rispetto al resto del territorio italiano e della perifericità di essa rispetto all'area continentale della C.E.E., attraverso interventi infrastrutturali e misure organizzative e di esercizio atti ad avvicinare, in termini di tempi, consumi e costi, il territorio regionale alle differenti origini e/o destinazioni delle relazioni di traffico che lo legano al retroterra, sia a livello nazionale che internazionale;

2) la qualificazione, a un più alto livello, della presenza della Regione nell'ambito della Comunità Economica Europea, attraverso una valorizzazione del suo ruolo di servizio nei confronti delle relazioni economiche e commerciali tra i paesi continentali comunitari e del Centro Europa con quelli dell'area balcanica, mediterranea e del Medio ed Estremo Oriente;

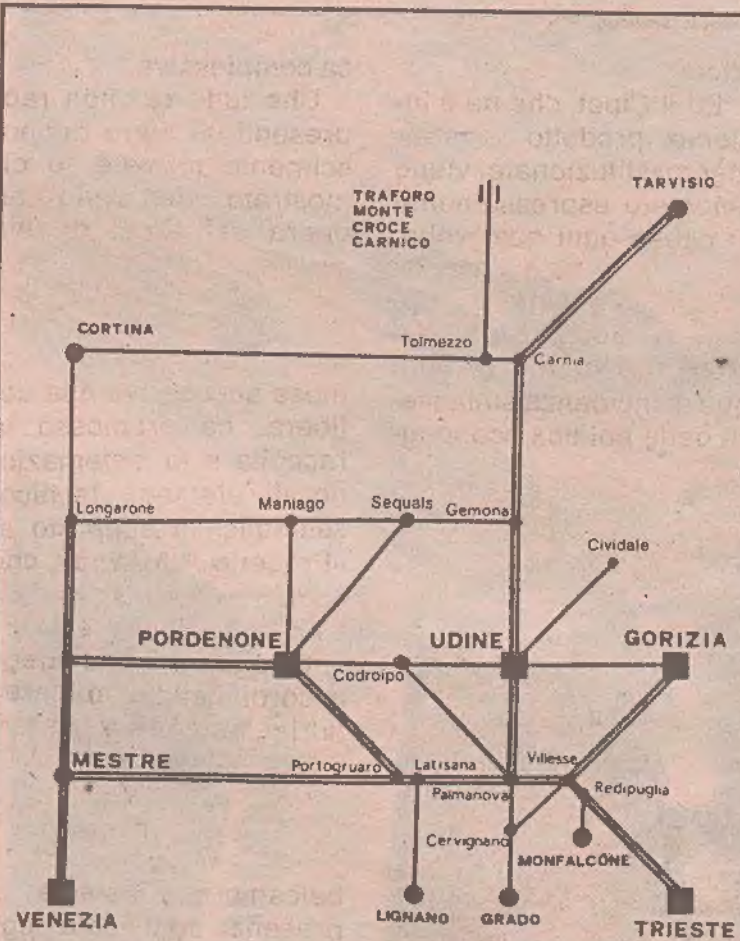
3) il miglioramento del sistema relazionale interno, anche attraverso il coordinamento e l'integrazione dei vari modi di trasporto, con l'obiettivo:

a) di assicurare il massimo soddisfacimento possibile della domanda di trasporto, sia di persone, per motivi di lavoro, di studio e di relazione, che di merci, a servizio del sistema produttivo nazionale e regionale;

b) di concorrere ad attenuare la congestione nelle aree urbane e suburbane regionali, anche in vista di una riduzione dei fattori di incidentalità e di inquinamento atmosferico e acustico, sviluppando e migliorando il sistema dei pubblici trasporti al fine di offrire all'utenza valide alternative all'uso del mezzo privato;

c) di minimizzare l'impatto sull'ambiente, incentivando l'uso di modi e mezzi di trasporto in grado di assicurare una maggiore salvaguardia ambientale;

d) di minimizzare il costo complessivo del trasporto di persone e l'incidenza del costo del trasporto sul costo di produzione nel comparto delle merci, sviluppando, attraverso il ricorso all'intermodalità, sistemi organizzativi rispondenti alle varie esigenze della domanda di trasporto. Si collocano in tale contesto la formazione di sistemi e servizi informativi e telematici atti a favorire un più rapido scambio e raccolta dati e le iniziative tese alla formazione professionale degli addetti al settore.



Schema della rete di grande comunicazione della Regione e dei suoi collegamenti extraregionali.

## Piano Regionale integrato dei trasporti



Art. 5

### Rete ferroviaria

Il P.R.I.T. assegna al trasporto su rotaia una funzione di asse portante del sistema integrato di trasporto regionale, assumendo come obiettivo specifico di settore quello di trasferire sulla rete ferroviaria aliquote più elevate del traffico complessivo di persone e di merci, attraverso una graduale modificazione dell'attuale ripartizione di traffico fra il sistema ferroviario e quello stradale, anche al fine di contribuire al decongestionamento del sistema stradale e alla tutela dell'ambiente.

Obiettivo specifico dell'azione regionale è quello di configurare un insieme coordinato di interventi e di misure organizzative e di esercizio atti a favorire un'integrazione con gli altri modi di trasporto. Oltre ad affrontare e risolvere efficacemente i problemi inerenti il comparto del trasporto delle merci, si intende assicurare una sostanziale attenuazione della perifericità virtuale del territorio regionale rispetto ai maggiori poli economici del paese e un più efficiente soddisfacimento della domanda di mobilità locale di persone nel Friuli-Venezia Giulia.

Tale azione, se da una parte rientra nell'ambito degli interventi del Piano Generale dei Trasporti tesi al potenziamento della trasversale ferroviaria Torino-Milano-Venezia-Trieste-Tarvisio, quale elemento essenziale del corridoio plurimodale padano-veneto, dall'altra si inserisce nell'ambito di un più vasto programma di consolidamento e sviluppo del sistema urbano diffuso del Friuli-Venezia Giulia, articolato sulle aree urbane di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia, caratterizzato a tutt'oggi da un livello insufficiente di integrazione funzionale e dalla presenza di squilibri settoriali e territoriali.

## VERTICE CON BERNINI

# Mappa per il Nord-Est: ecco tutte le strategie

Il ruolo fondamentale e decisivo del sistema dei trasporti del nord-est nel quadro della legge 19/91 sulle «Aree di Confine», è stato focalizzato dal ministro dei trasporti Bernini con gli assessori ai trasporti delle regioni nord-orientali in un incontro a Treviso nel marzo di quest'anno.

Le finalità dell'incontro sono state quelle di definire alcuni aspetti pratici dell'azione da svilupparsi a livello centrale in conseguenza di quanto stabilito dalla legge 19.

Inizialmente si è compiuto un excursus sulle problematiche principali di carattere internazionale legate ai programmi dell'iniziativa Europa centrale: - valico del Brennero;

- asse plurimodale Venezia-Tarvisio;  
- asse plurimodale fra Trieste-Lubiana/Zagabria-Budapest e Kiev;  
- magistrale adriatica tra Trieste-Fiume-Dubrovnik-Ragusa-Tirana;  
- portualità nord-adriatica;  
- iniziative delle altre entità cointeressate al medesimo ambito di problematiche;  
- intermodalità in senso lato;  
- alta velocità.

Poi il ministro Bernini ha specificato le valenze politiche di quanto esposto a livello pragmatico, chiarendo che queste valenze hanno aspetti anche non comunitari, cioè nel presupposto della necessità di stabilire fin d'ora alcuni punti fissi.

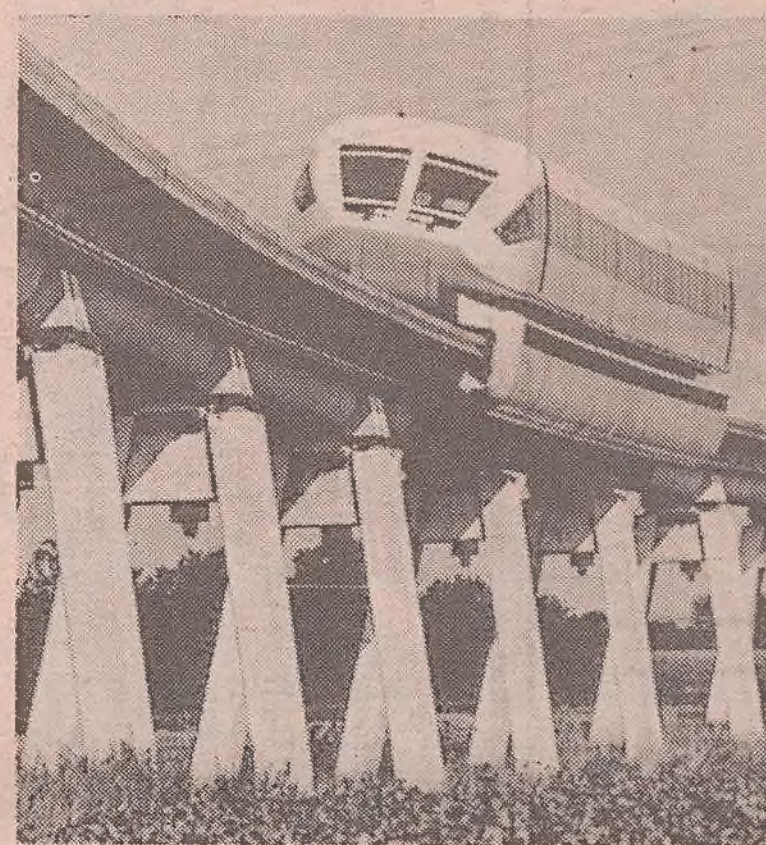
La legge 19 del 1991 stabilisce un chiaro interesse dell'Italia nei confronti del nord-est in senso lato e, quindi, ne consegue l'implicita necessità di attrezzare in primis le aree italiane del nord-est a questo ruolo. La Comunità economica europea si affaccia ai confini sud-orientali proprio attraverso queste regioni.

E' emerso anche che il coordinamento politico deve essere sviluppato dal governo italiano in stretto accordo con l'Italia nord-orientale; è per questo motivo che il governo nazionale parteciperà agli incontri internazionali con i paesi terzi assieme alle regioni del nord-est.

E' risultato poi necessario formulare una mappa di ciò che si va a sostenere, costituita fondamentalmente dalle scelte già consolidate a livello territoriale locale:

a) per quanto concerne la rete ferroviaria sono da inserire il valico del Brennero, il valico di Tarvisio, l'alta velocità con le sue proiezioni verso est (tenendo separati da questi discorsi gli aspetti specificamente legati ai progetti di metropolitana);  
b) per quanto concerne la rete autostradale vanno stabilite le linee per la prosecuzione della rete nonché definiti i punti in-

**Le problematiche principali collegate all'iniziativa Europa Centrale: dal valico del Brennero alla portualità nord-adriatica che dovrà essere inserita in un piano specifico per il cabotaggio. Le linee d'intervento sul fronte della rete autostradale. Il rapporto con l'ambiente.**



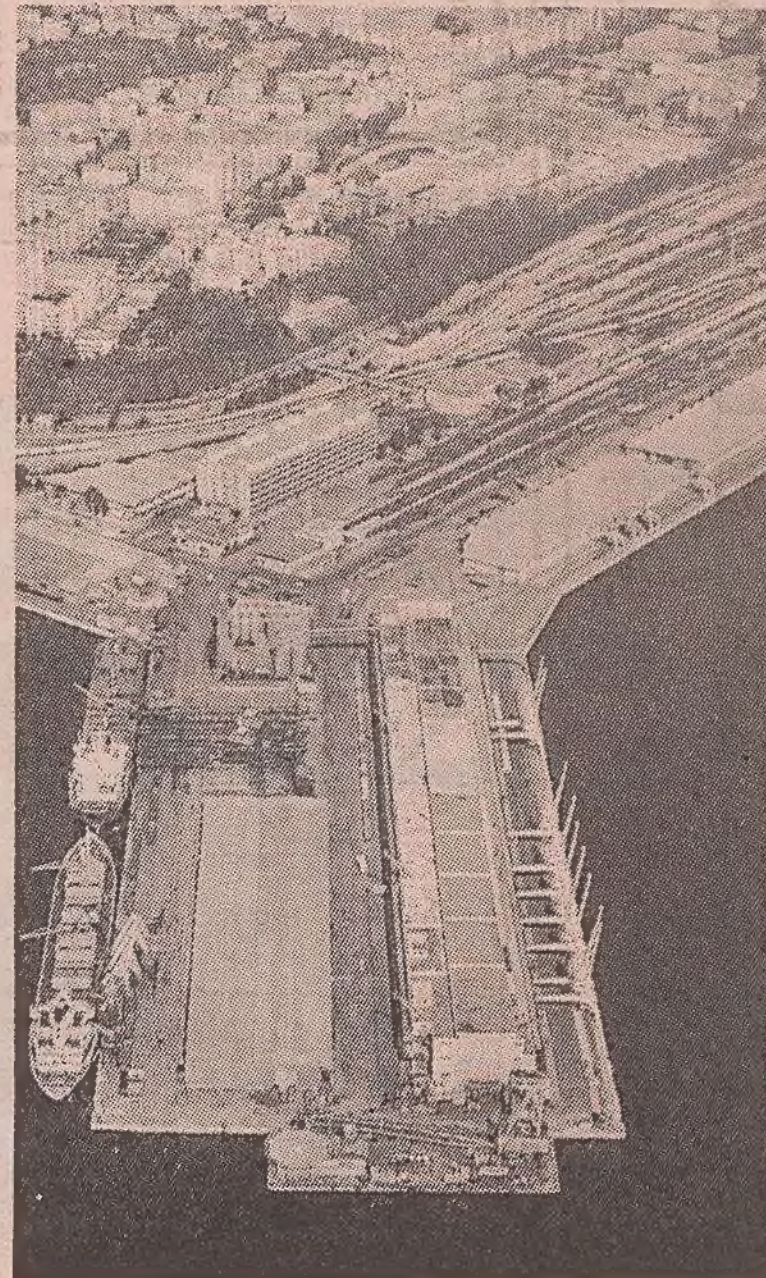
terportuali fondamentali (Cervignano, Verona, Trento);

c) per quanto concerne i porti vanno stabiliti i criteri di formazione di alcune azioni comuni, con particolare priorità va trattato il problema del cabotaggio;

d) per quanto riguarda gli aeroporti rimane la struttura attuale Treviso-Ve-

nezia-Bolzano-Ronchi; e) particolare attenzione va riservata al rapporto fra trasporti e tutela ambientale.

Questa scelta è stato deciso di concretarla in un documento specifico per i trasporti del nord-est da sottoporre al Cipet quanto prima, al fine di rendere vincolante ed esecutivo il programma



complessivo, quale capitale del P.g.t.

L'assessore Cruder ha specificato il punto di vista della Giunta del Friuli-Venezia Giulia, i cui punti principali sono la velocizzazione degli interventi delle Ferrovie dello Stato per l'ultimazione del raddoppio della linea ferroviaria pontebbana, il completamento del sistema intermodale di Cervignano, il completamento dell'adeguamento del raccordo autostradale Villesse-Gorizia di collegamento con il porto di Trieste, la rivitalizzazione del sistema portuale Trieste-Monfalcone-Porto Nogaro, l'avvio di serie iniziative nel campo del cabotaggio (con aperte riserve sulla validità del sistema idroviario interno quale asse commerciale).

L'assessore ai trasporti del Trentino Niccolini ha concordato anch'esso sull'impostazione emersa esprimendo alcune preoccupazioni sull'atteggiamento tedesco in merito al traforo del Brennero, confermando la necessità di una particolare attenzione per l'asse Brennero-Valsugana-Venezia. Importante il ruolo dell'interporto di Trento; per quanto concerne la viabilità autostradale esistono tuttora delle problematiche da risolvere che, per la specificità delicata, dovrebbero essere discusse ed approfondite.

Mentre l'assessore ai trasporti del Veneto Sartori ha espresso la propria adesione al concetto di partecipazione paritetica nonché alla cornice di riferimento tracciata da Bernini, evidenziando la necessità di ulteriori valutazioni politiche prima della stesura definitiva della «mappa», la cui bozza dovrà essere quanto prima elaborata dai tecnici e dagli esperti delle relative regioni.

Concludendo quell'incontro di Treviso il ministro Bernini, aveva ribadito l'urgenza e l'utilità di una riunione ufficiale ministeriale interregionale in materia di trasporti del nord-est nella quale vengano discusse e definite almeno le seguenti problematiche:

1) la politica in materia di trasporti di interesse comune della Repubblica italiana e delle regioni del nord-est nei confronti dei paesi terzi non comunitari (definizione della rete delle infrastrutture essenziali per la saldatura della rete italiana alla rete dei trasporti dell'Europa centrale);

2) riconoscimento di un ruolo decisivo del comparto dei trasporti negli adempimenti previsti dal comma 2 dell'art. 1 della legge 19/1991; verificando altresì la necessità che fra gli accordi da stabilire venga ricompreso anche l'esercizio dei trasporti a livello internazionale.

# VIDEOTEL

## SOPRATTUTTO PER TUTTI

Videotel è il servizio telematico per tutti gli abbonati al telefono che vogliono comunicare, ottenere servizi e informazioni 24 ore su 24 utilizzando la propria linea telefonica.

Scambiare messaggi con



altri utenti, usufruire del servizio "12" elenco abbonati, effettuare transazioni come teleacquisti, teleprenotazioni o home banking, collegarsi alle banche dati più diverse, come ad esempio la

### TRANSPOBANK

la banca dati telematica che consente, con una semplice operazione al videoterminale, di diffondere una richiesta di autotreno presso migliaia di operatori dislocati sul territorio nazionale. Allo stesso modo, se si cerca un carico, può verificare in pochi secondi le richieste disponibili, selezionando la data di carico, la zona di partenza e la zona di arrivo.

Collegarsi è semplice ed economico con il terminale offerto negli uffici Commerciali SIP a sole 7.000 lire al mese



## Piano Regionale integrato dei trasporti



Art. 6

### Rete stradale

Pur in presenza dell'obiettivo di assegnare al trasporto ferroviario un ruolo primario nell'ambito del sistema dei trasporti regionali, il piano assegna alla rete stradale una funzione di assoluta rilevanza, non solo lungo le direttrici di traffico non servite dal trasporto ferroviario bensì, per particolari tipologie di traffico, anche lungo quelle dotate di servizio ferroviario.

Obiettivo dell'azione regionale è quello di realizzare una rete stradale regionale in grado di migliorare sensibilmente, da un lato, l'accessibilità da e per il territorio regionale, con particolare riguardo alle relazioni di traffico con il retroterra nazionale ed internazionale e dall'altro, sviluppare le relazioni tra le diverse aree del territorio regionale, eliminando le situazioni attuali o prevedibili di congestione veicolare al fine di garantire un adeguato livello di servizio a tutta la rete.

In linea con gli obiettivi del piano urbanistico regionale, obiettivo specifico del piano è pervenire alla realizzazione di una rete caratterizzata da una configurazione tale da garantire un maggior equilibrio territoriale e contemporaneamente assicurare su tutti i tronchi, indipendentemente dalle loro caratteristiche funzionali, un sufficiente livello di servizio.

In relazione a tali obiettivi il piano regionale delinea un complesso di interventi e misure organizzative atti a favorire il conseguimento di essi ed in particolare:

1) lo sviluppo del ruolo della viabilità con caratteristiche autostradali nell'ambito del sistema regionale dei trasporti, teso a drenare su tale rete parte del traffico presente sulla viabilità ordinaria, sia attraverso il completamento di alcuni segmenti ancora mancanti dell'attuale rete, sia attraverso la liberalizzazione dei tronchi autostradali interessanti aree ad elevata urbanizzazione e mobilità;

2) la creazione, ad integrazione della rete autostradale, nell'ambito della rete ordinaria di una rete di assi fondamentali di riferimento con elevate caratteristiche di capacità e sicurezza, con il compito di drenare traffico dalla viabilità minore, realizzata sia attraverso tronchi di nuova costruzione, sia utilizzando tronchi già esistenti sui quali prevedere interventi di radicale ristrutturazione per l'adeguamento delle loro caratteristiche alle nuove funzioni assegnate.

## AUTOVIE VENETE

# Specogna: «Autostrade per entrare in Europa»

Nel territorio del Friuli-Venezia Giulia la rete autostradale attualmente in esercizio è costituita da complessivi 210 km, 100 dei quali gestiti dalla Società Autostrade del Gruppo Iri, nel mentre i restanti 110 sono in concessione alla Società Autovie Venete.

Va aggiunto che sono in costruzione ulteriori 28 km, destinati a collegare Pordenone in direzione ovest verso il Veneto. Tale rete è indispensabile per meglio inserire la nostra regione nell'Europa centrale, verso nord attraverso il valico di Coccau, verso est attraverso i valichi di Sant'Andrea (Gorizia) e Ferneti (Trieste) verso la Slovenia.

Le suddette tratte autostradali sono state realizzate tra il 1966 e il 1986 quando, nel luglio, fu aperto al traffico il tratto Carnia-Coccau; da sei anni pertanto la regione possiede una infrastruttura viaria di primaria importanza. Ciò soprattutto tenendo conto delle recenti vicende che hanno caratterizzato l'evoluzione politica o sociale dei



Paesi del centro Europa.

Le Autovie Venete si propongono traguardi ambiziosi, sia sotto il profilo dell'adozione di tecnologie avanzate, sia sotto il profilo del completamento della rete autostradale in concessione. Per quanto riguarda le problematiche di ordine tecnologico, va sottolineato che le Autovie Venete partecipano a un consorzio a livello europeo che, con i contributi provenienti dalla Comunità economica europea, si prefigge l'obiettivo di consentire all'utenza una maggiore e più tempestiva informazione; ciò sia attraverso l'adozione di speciali pannelli a messaggio variabile, sia at-

### Gli interventi

#### avviati

#### per migliorare

#### l'intera rete

traverso messaggi radio con il sistema R.D.S. Tale progetto, denominato «Gemini», richiede un investimento complessivo di quasi 5 miliardi; esso peraltro, seppure avviato in via sperimentale, dovrebbe nell'arco di un biennio avere delle ricadute positive per tutti gli utenti.

Per quanto riguarda gli aspetti di completamento della rete infrastrutturale, è bene segnalare non solo il completamento della predetta A28 Pordenone-Conegliano, ma anche lo sforzo compiuto assieme ad altri partners, tra cui la Fiatimpresit e la Società Autostrade Venezia e Padova, nel completare i collegamenti autostradali definiti dagli accordi di

Osimo in territorio sloveno.

Quello che però è fondamentale oggi, è il quadro complessivo dello sviluppo del sistema viario europeo, in modo che possa essere un reale servizio all'integrazione politica, economica e sociale dell'Europa. Nell'autunno scorso, nella prima conferenza Paneuropea sui trasporti tenutasi a Praga, sono state prese importanti decisioni sui futuri collegamenti, stradali e ferroviari, fra Est e Ovest. In particolare, si è stabilito di varare un vero e proprio piano trasporti realizzato unitariamente con le nazioni dell'ex blocco comunista e integrato con quello della Cee, in grado di programmare lo sviluppo dei collegamenti Est-Ovest e la loro compatibilità con i flussi Nord-Sud. In questo scenario la nostra regione, per la sua stessa collocazione geografica, sarà chiamata a svolgere un ruolo di primo piano.

**Romano Specogna**  
Presidente Autovie Venete S.p.A.

## AUTOPORTO DI FERNETTI

# Un ruolo intermodale

Servizi in crescita dal trasporto su strada a quello ferroviario

Nel giugno 1978, quattordici anni or sono, venne inaugurato il primo stralcio dell'Autoporto di Ferneti. Entrò in funzione l'area destinata agli adempimenti di confine, i piazzali di sosta, l'edificio servizi ed uffici.

Negli anni seguenti l'opera venne completata dall'area movimentazione merci, dal raccordo ferroviario con la stazione di Villa Opicina dei magazzini di deposito merci.

Costituita con la partecipazione del Consorzio pubblico proprietario, la Società di gestione conta sulla presenza, al suo interno, degli stessi imprenditori, spedizionieri e trasportatori che interagiscono utilizzando l'Autoporto: sono quindi proprio i soci dell'azienda a fornire gli elementi necessari ad una sempre più incisiva evoluzione dei servizi.

Lo sviluppo dell'attività della Società avviene su tre piani: coordinamento dei servizi di confine, servizi di magazzino, manipolazione e trasbordo al traffico via strada e rotaia e reperimento dei flussi di



traffico tra area comunitaria Est Europeo e Medio Oriente.

L'infrastruttura, attraverso la propria crescita, è stata testimonia del progressivo disgelo politico e delle trasformazioni economiche nei Paesi dell'Est europeo.

A quasi un anno di distanza dalla divisione dello Stato Jugoslavo e dalla contemporanea esplosione della guerra civile, tuttora tragicamente aperta in Croazia e Bosnia, nonostante la perdita di traffici, il dirottamento via mare di quelli per il Medio Oriente e per gli Stati balcanici meridionali, l'attività continua con buone prospettive. Il consuntivo della società di gestione dell'anno tra-

### Parla Branà

#### (nella foto).

#### Le attività

#### della società

scorso ha registrato una sostanziale tenuta dell'attività complessiva conseguendo un significativo pareggio economico, dopo aver capitalizzato margini economici positivi negli esercizi trascorsi.

Anche l'anno in corso, se pur segnato da tali accadimenti e da una stagnante situazione economica nazionale prospetta un andamento rassicurante per i circa trecento occupati direttamente nelle iniziative operanti a Ferneti e per quelli impegnati nelle varie attività indotte.

Verranno avviate ulteriori iniziative per sviluppare il ruolo intermodale dell'infrastruttura ed affiancare ai tradizionali servizi ed attività legate

al trasporto stradale, quelle del trasporto ferroviario delle merci sui grandi contenitori o sugli stessi camion.

E' in fase di avanzata costruzione il raccordo autostradale che intercetterà direttamente tutto il traffico camionale sulla grande viabilità carsica, ormai in fase di completamento, che salderà la direttrice padana, il centro intermodale autoportuale all'autostrada per Venezia e per l'Austria e per il porto di Trieste.

Ulteriore facilitazione ai traffici dovrà derivare dal prolungamento dell'orario dei servizi doganali, previsto peraltro da apposito strumento legislativo già da un anno e mezzo e non ancora attuato, nonché dell'atteso adeguamento del personale — attualmente carente per quasi la metà di quello previsto — dell'organico della locale Circoscrizione Doganale.

**Claudio Branà**  
Presidente Società di gestione Autoporto Ferneti

## AUTOPORTO DI GORIZIA

## Sono in rapida crescita i traffici a Sant'Andrea

Il sistema autoporto-stazione confinaria di Sant'Andrea-Gorizia gestito dalla Sdag Spa è il più vasto e complesso sistema infrastrutturale al servizio del trasporto che collega l'Italia ai Paesi Est-europei.

Nel 1991 il complesso confinario ha vissuto le fasi drammatiche della crisi jugoslava con la nascita della Repubblica di Slovenia e delle prolungate agitazioni del personale delle dogane che hanno creato disagi gravissimi alle migliaia di autotrasportatori bloccati in frontiera.

Nonostante questi eventi, sono stati oltre 132.000 i transiti commerciali operati presso Sant'Andrea.

L'impegno della Società di gestione oltre a mantenere in efficienza gli impianti e garantire la massima operatività



*Per Brunello*

*(nella foto)*

*l'obiettivo*

*è l'efficienza*

dei servizi è quello di creare le premesse per lo sviluppo e la qualificazione delle attività economiche operanti grazie alle infrastrutture di confine. Sono stati perciò avviati impegnativi programmi per la gestione dei Magazzini Generali presso i nuovi depositi merci dell'autoporto (16.200 mq complessivi dei quali 8.100 mq dotati di celle frigorifere). La Sdag intende qualificare il sistema confinario come centro merci in grado di fornire servizi avanzati al commercio internazionale

con i Paesi Est-europei. Anche il processo di graduale integrazione tra le economie, prima separate da sistemi antitetici consente di programmare il futuro del sistema confinario non solo come luogo di transito e sdoganamento ma come centro di raccolta e smistamento delle merci prodotte ad un ampio bacino internazionale.

Le opere destinate a completare l'area autoportuale (III lotto) permetteranno di potenziare la capacità ricettiva delle merci, di estendere il previsto servizio di

magazzino generale e di dotare l'intero complesso di un centro direzionale completo di servizi d'accoglienza e commerciali.

Già oggi lavorano presso il complesso confinario tra dipendenti di enti ed autorità pubbliche e ditte private oltre 400 persone e diverse migliaia sono i posti di lavoro occupati nell'indotto dei trasporti, servizi ed import-export. Una realtà economica fondamentale per il futuro di Gorizia e di importanza strategica per tutta la regione per la quale lo Stato, la Regione, il Comune e la Sdag, società di gestione del complesso autoportuale, sono impegnati a promuovere servizi ed efficienza.

**Bruno Brunello**  
presidente  
Sdag Spa

## I PROGETTI PER COCCAU

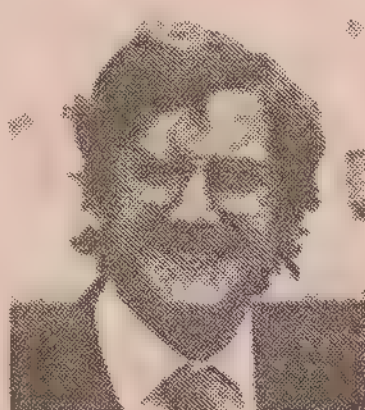
## Un autoporto integrato

Via alla costruzione del nuovo attrezzato centro doganale

L'Autoporto di Coccau, inaugurato nel 1975, è posizionato sul valico stradale della Pontebba al confine con l'Austria ed è al servizio del traffico proveniente dal Centro-Est Europa.

La struttura di proprietà della Autovie Servizi S.p.A., è dislocata su una superficie di 70.000 mq e comprende fabbricati ove trovano posto: gli uffici della dogana, della Guardia di finanza, del veterinario di confine con stanze refrigerate per la visita delle carni e per il bestiame vivo, del fitopatologo, nonché gli uffici degli spedizionieri. Inoltre nell'Autoporto sono messi a disposizione degli utenti anche magazzini, una pesa elettronica e rampe coperte per le ispezioni doganali.

Per la gestione dell'Autoporto, è stata costituita nel 1990 la «Gestione Centri Doganali S.r.l.», il cui capitale è per il 52% della Autovie Servizi S.p.A. e per il resto, in parti uguali, diviso tra tutti gli spedizionieri presenti nel Centro doganale.



*Pascoli (foto)*

*sui programmi*

*delle Autovie*

*Servizi*

Con la fine della realizzazione dell'autostrada e a seguito dei precedenti accordi bilaterali italo-austriaci, è iniziata la costruzione del nuovo centro doganale di Coccau, che sorgerà nelle adiacenze della stessa autostrada, immediatamente a ridosso del confine.

Con questa soluzione, tutto il traffico commerciale, graverà sull'autostrada, attraverso delle corsie preferenziali in collegamento diretto con l'autoporto austriaco di Arnoldstein, già completamente funzionante.

Questo nuovo centro sarà esteso su una superficie di 9 ettari, con una maggior razionalizzazione dello spazio, per cui

troveranno più facile collocazione tutti i servizi che vengono richiesti dagli operatori. Inoltre, tutto il settore veterinario verrà trasferito a Pontebba in località S. Leopoldo, dove sarà realizzato un impianto specializzato per il traffico di bestiame vivo. Pertanto si prevede che gli autotreni operanti, risultanti nel 1991 circa 70.000 e che trovano ulteriore conferma nei dati dei primi 5 mesi del 1992, potranno trovare un maggior accoglimento nelle nuove strutture, anche in considerazione del trend positivo, determinato dall'ipotizzabile incremento dei traffici con l'Est europeo. Certamente le novità e le aspettative che nasceranno con la futura e

prevedibile integrazione dei mercati europei, richiederà da parte italiana una verifica e riproposizione dell'intero sistema infrastrutturale del traffico merci.

Dovrà essere pertanto integrato lo studio progettuale del nuovo Autoporto, già concepito, in maniera da renderlo più funzionale con quanto in evoluzione. In tal senso Autovie Servizi, in quanto società incaricata dalla Regione, si sta attivando per creare un nuovo sistema operativo che tenga conto dell'evoluzione informatica e che interagisca con gli altri Centri esistenti, con il sistema portuale regionale, con l'aeroporto, il sistema ferroviario e con il realizzando Interporto di Cervignano del Friuli, in maniera da garantire veramente l'intermodalità dei trasporti sull'intero sistema dei traffici nella Regione Friuli-Venezia Giulia.

**Franco Pascoli**  
presidente  
Autovie Servizi S.p.A.

## Piano Regionale integrato dei trasporti

Art. 9

**Infrastrutture**  
per il trattamento delle merci

Al fine di favorire una maggiore produttività nell'ambito del trasporto delle merci, il piano prevede la costituzione nell'ambito del territorio regionale di un sistema di infrastrutture specializzate a servizio del trasporto delle merci, imperniato sull'interporto di secondo livello da realizzarsi, in accordo con quanto indicato dal Piano Generale dei Trasporti, in corrispondenza dello scalo merci di Cervignano.

Tali infrastrutture hanno l'obiettivo di razionalizzare il trasporto delle merci, in quanto destinate a svolgere funzioni di aggregazione dei carichi per ricomporli in unità di carico standardizzate da avviare alle rispettive destinazioni mediante linee di servizio regolari. Il trasferimento dei carichi consolidati potrà essere plurimodale o unimodale a seconda del concorso o meno nei predetti centri merci di più modalità di trasporto differenti e mutuamente integranti.

Anche le infrastrutture unimodali potranno essere collegate con aste ferroviarie, pur senza assumere la classificazione di interporti, quando lo scambio unimodale vi permanga come attività prevalente.

Nei centri merci polifunzionali si svolgono le attività di raccolta, manipolazione, consolidamento, smistamento e distribuzione dei carichi; a esse possono essere associate attività complementari quali stoccaggio e deposito della merce, controllo doganale, rifornimento e manutenzione dei mezzi, servizio per l'autotrasporto e gli spedizionieri.

Qualora in tali strutture vi sia la prevalenza di attività destinate al servizio di autotrasporto esse vengono denominate autoporti.

Le infrastrutture per il trattamento delle merci indicate nel piano sono le seguenti:

**Cervignano.** Interporto di secondo livello a servizio dell'area regionale.

**Pordenone.** Centro merci polivalente, a servizio dell'area pordenonese.

**Udine.** Centro merci polivalente, a servizio dell'area udinese, con particolare riguardo alla zona industriale e commerciale annonaria.

**Gorizia.** Autoporto di confine a servizio dell'area goriziana, con particolare riguardo al traffico stradale da/per l'Europa dell'Est e i Balcani.

**Trieste (Ferneti).** Autoporto di confine a servizio dell'area triestina con particolare riguardo al traffico stradale internazionale da/per l'Europa dell'Est e i Balcani. Centro merci polifunzionale a servizio dell'area triestina.

**Tarvisio (Coccau).** Autoporto di confine a servizio dell'area regionale con particolare riguardo al traffico stradale internazionale da/per l'Europa danubiana e centrale.

## Piano Regionale integrato dei trasporti

Art. 11  
Porti

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti indica fra i suoi contenuti i porti regionali di preminente interesse commerciale, demandando alla pianificazione subordinata le indicazioni relative alla portualità minore.

Obiettivo principale dell'azione regionale in tale campo è quello di avviare un'articolata azione di pianificazione delle aree regionali attualmente destinate ad attività portuali, o potenzialmente interessate ad esse, anche al fine di favorire una maggiore integrazione funzionale con gli altri modi di trasporto, quale premessa necessaria per una più generale azione di rilancio della portualità regionale.

In attuazione del Piano Generale dei Trasporti, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti delinea, in via orientativa, i ruoli e le funzioni assegnate ai singoli scali regionali, indicazioni che dovranno essere oggetto di un ulteriore approfondimento e precisazione nell'ambito del Piano Regionale dei Porti di cui al successivo articolo 13.

In particolare le funzioni assegnate dal P.R.I.T. ai porti regionali sono le seguenti:

### 1) PORTO DI TRIESTE

Le funzioni del porto di Trieste sono innanzitutto quelle tradizionali di porto di transito a servizio dei paesi centro-europei e danubiani, con una peculiare specializzazione nel settore dei traffici containerizzati o su navi traghetto (roll on-roll off).

L'esigenza dei punti franchi favorisce la funzione di deposito di merci pregiate, quali caffè, metalli non ferrosi, lana, legname, ecc. Importante è la funzione legata al traffico di agrumi, rinfuse liquide nobili, legname, prodotti chimici e bestiame.

Il porto di Trieste si pone altresì come terminale energetico (oli minerali e carbone) a servizio del mercato locale, nazionale ed estero.

### 2) PORTO DI MONFALCONE

Il ruolo prevalente dello scalo isontino è legato ai traffici di rinfuse solide, di legnami in tronchi, segato e in chips (legno triturato), di cereali ed altre rinfuse agricole.

Oltre alla funzione di terminale a servizio dell'industria locale e regionale e di polo energetico (carbonifero e petrolifero) di secondo livello, a servizio delle locali industrie e centrali termoelettriche, Monfalcone è individuato quale terminale per il traffico di merci in colli, con aliquote non significative di traffico containerizzato e su navi roll on-roll off.

### 3) PORTO NOGARÒ

Quella di Porto Nogaro è una funzione particolare, legata in primo luogo alle caratteristiche fisiche dei canali di accesso, che ne fanno uno scalo naturalmente vocato ai traffici interni al bacino del Mediterraneo che utilizzano naviglio di dimensioni ridotte.

Oltre ad essere a servizio della locale zona industriale, Porto Nogaro presenta positive proiezioni fuori regione, con aliquote di traffico di merci in colli, ivi inclusa una non significativa presenza di traffico containerizzato.

## PARLA IL PRESIDENTE FUSAROLI Grandi opere a Trieste: il porto in prima linea



**L'Ente porto  
per migliorare  
infrastrutture  
e servizi**

nale».

Da ciò deriva l'esigenza ovviamente di non facile attuazione di predisporre un disegno compositivo strutturale ed operativo quanto mai molteplice, efficiente e largamente ricettivo nel momento in cui non è possibile fare affidamento su notevoli ampliamenti di carattere territoriale.

Così, le grandi opere attualmente in corso di realizzazione, fatta eccezione per il Terminale dei traghetti nel Porto franco nuovo, si sostanziano in un efficace potenziamento di strutture già esistenti, come è nel caso del raddoppio del Molo VII, la formazione del Terminal

multi-purpose «Adria Terminal» del Porto franco vecchio ed il potenziamento dei Moli V e VI del Porto franco nuovo.

Lo scalo giuliano si presenta all'appuntamento del 2000 da un lato con uno schieramento infrastrutturale di primo livello, pienamente rispondente alle aspettative ed alle potenziali capacità dell'hinterland europeo centro orientale e dall'altro con una organizzazione che poggia sui due grandi temi del trasporto multimodale e della telematica.

L'Ente Autonomo del Porto di Trieste ha elaborato un preciso e completo progetto di informatica

e telematica portuale la cui realizzazione eleverà notevolmente il livello di capacità operativa per tutte le categorie merceologiche ma ovviamente in modo più significativo quello delle merci containerizzate; si tratta ora di dare un impulso più veloce alla sua realizzazione e mi sembra che l'occasione possa venire da una iniziativa assunta dalla Commissione trasporti e turismo del Parlamento europeo che si accinge proprio in questi giorni a visitare il porto di Trieste e, successivamente quelli di Venezia, Ravenna ed Ancona, nell'ambito di un progetto di valorizzazione dell'Adriatico quale area marittima di collegamento fra l'Europa comunitaria continentale e la Grecia soprattutto e con essa altre aree geografiche di notevole interesse negli scambi commerciali con la Comunità economica europea.

Paolo Fusaroli  
presidente  
Porto di Trieste

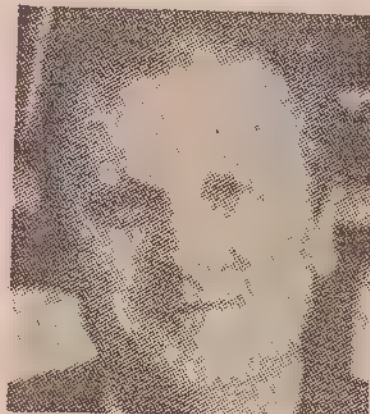
### PORTO DI MONFALCONE

## Uno scalo multimodale

Eccezionale trend di sviluppo - Primato per il legname

Primo porto in Italia per quanto riguarda il traffico di legname, lo scalo marittimo di Monfalcone ha conosciuto negli ultimi anni un eccezionale trend di sviluppo che, nel giro dell'ultimo decennio, ha fatto registrare il raddoppio del movimento merci che ha superato nel 1991 i 2 milioni di tonnellate. Uno sviluppo che, nella generale crisi del settore portuale nazionale, è decisamente atipico e che si conferma, in prospettiva, anche per il futuro.

Il porto di Monfalcone è il cuore della Multimodal Area of Gorizia, un sistema integrato di comunicazioni e trasporti che, in un arco di solo 20 km, comprende anche l'Autoporto di Gorizia Sant'Andrea (sul confine con la Slovenia) e l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, strettamente collegati al megascalo ferroviario di Cervignano (destinato a diventare uno dei poli direzionali di traffico più importanti dell'Italia settentrionale).



La Multimodal Area of Gorizia è l'unico sistema multimodale completo del Nord Italia.

Localizzata in una posizione strategica alle porte dell'Est, offre agli operatori internazionali una rete efficiente e funzionale di trasporto combinato mare-terra-rotta-aria. Se infatti da Gorizia passa la via più diretta e veloce per la Slovenia, e quindi per i Paesi del Centro Europa e del Vicino e Medio Oriente, non bisogna dimenticare che con il porto di Monfalcone l'Adriatico si incunea verso il Centro Europa, di cui è lo sbocco naturale sul mare: tanto per fare un esempio, utilizzando il

**Bevilacqua**

**(nella foto)**

**sugli accordi**

**col Giappone**

nostro scalo gli operatori interessati ai mercati dell'Estremo Oriente risparmiano ben 6 giorni rispetto ad Amburgo: 160 dipendenti della Compagnia portuale (che gestisce l'operatività dello scalo) più cinque dell'Azienda porto (che si occupa della promozione dei traffici) lo scalo di Monfalcone non conosce gli sprechi, le sovrastrutture burocratiche, le sovrapposizioni che appesantiscono (e a volte paralizzano) l'attività di altri porti italiani. Di contro, notevoli investimenti ne garantiscono lo sviluppo e gli aprono interessanti prospettive: i 100 metri di banchine già utilizzate, 10,5

metri di tirante d'acqua sul canale d'accesso, 14 metri lungo le banchine, recentemente è stato inaugurato un piazzale recintato di 75 mila metri quadrati, destinato alla temporanea custodia doganale ed entro l'estate saranno terminati i lavori di completamento del raccordo ferroviario, grazie al quale sarà notevolmente incrementato il movimento dei carri ferroviari.

Oltre che sul legname e sulla cellulosa (il cui movimento nel 1991 è stato incrementato del 31 per cento), il porto di Monfalcone punta per il suo immediato sviluppo a diventare terminal per le auto giapponesi destinate non solo al mercato italiano, ma anche a quello del Centro ed Est Europa: gli accordi, in corso di definizione con alcune grandi case nipponiche, sono ormai in dirittura di arrivo.

Enzo Bevilacqua  
presidente  
porto di  
Monfalcone

## PORTO NOGARO

## Con la nuova banchina rinasce l'Aussa-Corno

Porto Nogaro, l'unico porto commerciale della provincia di Udine, è il più piccolo dei tre porti della Regione Friuli-Venezia Giulia, sia per estensione e infrastrutture che per volume merce manipolata.

Il porto, collocato lungo l'asta fluviale del Corno, all'interno una vasta area industriale gestita dal Consorzio Aussa-Corno si divide attualmente in due aree portuali ben distinte, distanziate tra di loro di pochi chilometri. Il porto vecchio con 450 metri di banchina insistente su un'area portuale di 60 mila mq e il porto nuovo Margreth. Quest'ultimo assorbe oggi gran parte del traffico marittimo di Porto Nogaro. Questo piazzale di 160.000 mq a ridosso di 700 m di banchina, infrastrutture in via di completamento, binari, raccordi ferroviari, pese, silo per cemento, mezzi meccanici di tipo mobile gommato, servizio di pilotaggio e dei containers terminals costituiscono oggi l'offerta tecnica di Porto Nogaro. L'attuale profondità del canale marittimo d'accesso (7,5 m) del canale lagunare (6,5 m) consente la navigazione a navi da 3 mila a 4 mila tonnellate di stazza netta.

Le categorie merceologi-



che movimentate principalmente sono i rottami e rinfuse negli sbarchi e semilavorati e merce varia negli imbarchi. L'Azienda Speciale Portonogaro, operativa dal 1984 quale Azienda Speciale della Camera di Commercio di Udine, ha il compito di individuare, promuovere e coordinare tutte le iniziative ritenute idonee per agevolare lo

sviluppo infrastrutturale e operativo del porto nonché incentivare la crescita commerciale dello scalo friulano.

L'Azienda camerale promuove Porto Nogaro sia come porto individuale che come entità inserita nel sistema portuale della Regione Friuli-Venezia Giulia partecipando a manifestazioni specializzate in Italia

e all'estero. Essa sviluppa, inoltre, attraverso la partecipazione e la collaborazione di importanti organismi internazionali rapporti e conoscenze specifiche legate al settore del trasporto merci.

L'Azienda Speciale ha fornito i dati sul traffico commerciale marittimo da e per Portonogaro relativo all'anno appena terminato. Le risultanze, sono ricavate da dati forniti sia dalla Compagnia portuale di Portonogaro, che dalla Dogana, la locale Delegazione di spiaggia e le Ferrovie dello Stato.

Da evidenziare, innanzitutto, un aumento generale delle manipolazioni che quest'anno hanno superato la soglia delle 500 mila tonnellate e ammontano per esattezza a 518.466 tonnellate registrando un aumento del 50% rispetto all'anno precedente.

Particolarmente consistente l'aumento (+60%) degli imbarchi che totalizzano 235.113 tonnellate con significativi incrementi per quanto riguarda l'imbarco di semilavorati di ferro (+109%), che totalizzano da soli 167.591 tonnellate, di legname (+123%) e della carta (+10%).

## Una fase decisiva per Porto Nogaro



Parla Murello

che presiede

il Consorzio

industriale

Attualmente Porto Nogaro è strutturato su una banchina di circa 600 mt, con un piazzale retrostante di 17 ettari, nei momenti di maggior attività, venivano movimentate 500 mila tonnellate di merce, scesa nel 1990 fino a 300 mila. Questa flessione, dovuta a una concomitanza di fattori, non ha scoraggiato il nuovo Consiglio di amministrazione del Consorzio industriale Aussa-Corno (ente proprietario del piazzale Margreth e delle infrastrutture esistenti) che, insediandosi nei primi mesi del 1991, fra gli obiettivi primari ha posto il rilancio dello scalo.

Il Presidente del Consorzio, Lorio Murello, consapevole della interdipendenza tra industria e porto, ha ritenuto di indirizzare molti degli sforzi dell'ente per rendere operativo il piano particolareggiato approvato recentemente, che prevede fra l'altro la possibilità di estendere la banchina fino a 900 mt e di raggiungere per il piazzale retrostante i 24 ettari.

Tutto ciò nella prospettiva a lungo termine di poter anche attivare un attracco ro-ro se le esigenze di mercato lo richiederanno.

«Se immaginiamo che il ro-ro è una nave contenente elementi /veicoli che vengono trasportati — afferma Murello — la vicinanza con l'autostrada, rende Porto Nogaro certamente appetibile come scalo per questo genere di movimentazione».

L'impegno profuso fino ad ora, comincia già a dare i suoi frutti. Dai dati disponibili è facilmente rilevabile un trend in ascesa che consente altresì di ipotizzare, per fine anno, 700/750 mila tonnellate di merci movimentate. La ripresa è stata resa possibile anche grazie alla collaborazione della Compagnia Portuale che ha dimostrato disponibilità nella flessibilità delle tariffe, consentendo in questo modo un potenziamento dei traffici. C'è inoltre da registrare il raf-

forzamento di alcune industrie della zona e i segnali di vivacità che determinati insediamenti siderurgici, pur nella crisi complessiva del settore, denotano.

Il raccordo ferroviario esistente, già di buon livello, verrà in futuro potenziato, mentre i collegamenti con l'autostrada risultano già rispondenti alle necessità. Tutte queste caratteristiche contribuiscono a fare di Porto Nogaro uno scalo con prerogative specifiche e non concorrenziali rispetto alle altre realtà portuali della regione.

«Anzi, — tiene a sottolineare Murello — direi che le peculiarità esistenti consentono rapporti di collaborazione con gli scali vicini, in particolar modo con Monfalcone».

Ulteriore elemento di propulsione allo sviluppo del porto sull'Aussa Corno, risulta la vicinanza dello scalo di Cervignano che conferisce a Porto Nogaro il ruolo di ultimo anello della intermodalità: a fronte di uno scambio gomma/ferrovia su Cervignano, si potrà realizzare uno scambio ferrovia/acqua su Porto Nogaro.

Elemento da razionalizzare, è l'Azienda Speciale Porto Nogaro, ente camerale che gestisce la promozione. Pur in presenza di positivi e proficui rapporti di collaborazione infatti, si tratta di una realtà che potrebbe rischiare, in un futuro, di risultare un doppione del Consorzio. Fare promozione di servizi che non vengono poi direttamente erogati, rischia di far nascere facilmente (cosa già accaduta in un recente passato) tutta una serie di equivoci che risultano penalizzanti per l'intera area. In ogni caso, in attesa della modifica dello Statuto del Consorzio Aussa Corno e in vista del Consorzio regionale che, ai sensi della legge 22 l'Assessorato ai trasporti sta realizzando, l'Azienda Speciale e il Consorzio Aussa Corno collaborano con unità d'intenti.

## A RIDOSSO DELLA LINEA VENEZIA-TARVISIO

## Scambi treno-gomma

Il primo lotto funzionale di un nuovo centro intermodale

Il Centro Intermodale occupa la parte nord della Zona, a ridosso della linea ferroviaria Venezia-Tarvisio alla quale è raccordato.

Anche in questo caso si è dato corso alla costruzione di un primo lotto funzionale, ove per lotto funzionale si intende una struttura di dimensioni ridotte, suscettibile di ampliamento, ma idonea ad assicurare il regolare svolgimento di tutte le funzioni previste.

I lavori di questo primo lotto comprendono:

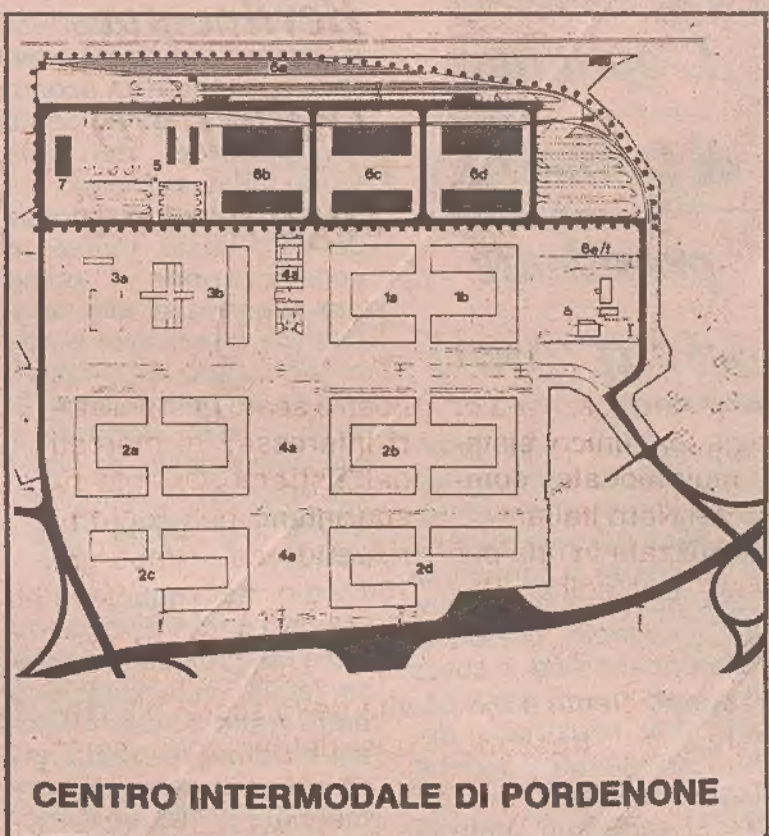
- Strade ed opere di urbanizzazione primaria;

- Terminal intermodale con binari di manovra e ufficio movimento;

- Circuito doganale con fabbricato uffici doganali;

- Piazzali di sosta e movimento automezzi, e pesa ponte.

Queste opere, che interessano un'area di 70.00 mq, sono ultimate ed hanno comportato un investimento complessivo di oltre 10 miliardi di lire.



CENTRO INTERMODALE DI PORDENONE

Questo Centro Intermodale è il primo ad essere operativo nell'ambito della regione Friuli-Venezia Giulia.

I terreni adiacenti, per 67.000 mq, verranno venduti dalla Società agli operatori del trasporto, che provvederanno in proprio alla costruzione dei magazzini secondo le loro esigenze, nel rispetto delle

norme stabilite dal Piano attuativo, e conformi a un progetto architettonico tipo, predisposto dalla nostra società.

Saranno invece realizzati dalla Società i servizi indispensabili per gli autisti in transito, quali servizi igienici, docce e bar, il cui progetto è già stato approntato.

Inserito nel Piano regionale dei trasporti è

destinato a offrire al trasporto merci una serie di opportunità rispondenti alle attuali e future esigenze del settore. Nel centro, collegato anche alla rete autostradale con apposito svincolo dalla autostrada A 28, troveranno collocazione: il terminal intermodale, dotato di binari di presa consegna e di stazione, di piazzale per le operazioni connesse al trasporto combinato strada-ferrovia, di piazzale per il deposito di contenitori vuoti; il circuito doganale con i relativi uffici e piazzali di sosta, gli uffici per i dichiaranti doganali; i magazzini ed uffici per i trasportatori e spedizionieri; le officine per i servizi agli automezzi e ai containers; le aree di parcheggio.

Nelle immediate vicinanze è collocato il «Centro Servizi» nel quale troveranno posto tutte le attività di servizio alle persone nonché quelle necessarie alle funzioni previste nel Centro Intermodale.

PARLA DINO MAROCCO

# Ronchi più «internazionale» La prossima tappa è Parigi

I dati sostanzialmente positivi del traffico del nostro aeroporto nel 1991 sono confermati dal trend di crescita dei primi tre mesi del 1992, che presentano, per quanto riguarda i passeggeri, un incremento del 32,13% rispetto allo stesso periodo del 1991 (dato non molto significativo considerata la crisi del Golfo in atto proprio in quel periodo) e del 10,59% rispetto al primo trimestre del 1990. Analogo discorso va fatto per le merci: +34,84% sul primo trimestre '91 e +16,29% rispetto al primo trimestre del '90. Nei dati di traffico complessivi riferiti al triennio 1989/1991, viene evidenziata la vivacità del nostro aeroporto che continua, di anno in anno, a raggiungere nuove tappe del suo sviluppo, particolarmente in riferimento all'introduzione di nuovi servizi aerei, la gran parte dei quali ottengono in breve tempo il favore dell'utenza. Va posta in evidenza, inoltre, la graduale «scoperta» dell'aeroporto di Ronchi, dei suoi servizi a terra e delle sue potenzialità da parte di



importanti tour-operators internazionali quali Alpitour, Comitour, Aviatour, Going, ecc. Per quanto riguarda i collegamenti di linea, l'Alitalia ha confermato l'ampliamento dei voli nazionali, nel corso del 1992/93, con l'istituzione del terzo collegamento giornaliero con Milano, mentre obiettivi quasi acquisiti sono quelli dell'attivazione, entro il 1992, di un collegamento con Napoli e uno con Cagliari. Il Consorzio è intervenuto, altresì, presso la compagnia di bandiera, che ha previsto di attivare entro il 1995 un collegamento Trieste-Parigi, per chiedere di accelerare questo suo programma, rompendo — finalmente

**Dati positivi nei traffici 1991 per lo scalo regionale**  
**I progetti illustrati dal presidente del Consorzio**

— quell'atteggiamento di chiusura esistente nei confronti del nostro aeroporto per quanto concerne i voli internazionali. In merito al potenziamento e ammodernamento dell'aeroporto, è importante ricordare che il Comitato interministeriale ha approvato, in data 18 febbraio u.s., il progetto di completamento dell'aerostazione passeggeri, il relativo finanziamento di 14.720 milioni, nonché lo schema di atto aggiudicativo alla convenzione originaria stipulata per la concessione al Consorzio della realizzazione del primo lotto funzionale. Noi contiamo, entro l'anno, di poter espletare le procedure della gara d'appalto e di poter inizia-

re i lavori, ponendoci quale obiettivo il completamento dell'aerostazione passeggeri entro il 31.12.1994. E' stato già delineato, inoltre, dal Consiglio di amministrazione un ulteriore programma di sviluppo strutturale per il prossimo triennio, che si attuerà ricercando i relativi finanziamenti, il quale prevede la costruzione di un nuovo magazzino Merci, l'ampliamento del piazzale di sosta e manovra degli aeromobili e un nuovo ricovero per i mezzi di rampa. E', questo, un insieme di ipotesi di lavoro sul quale il Consorzio dovrà impegnarsi attivamente nei prossimi anni, per dar modo alla comunità regionale, alle forze socio-economiche e agli operatori e agli operatori turistici di esprimersi sempre più concretamente in rapporto alla funzione che la regione Friuli-Venezia Giulia dovrà acquisire nell'ambito della nuova Europa.

**Mario Dino Marocco**  
presidente  
consorzio aeroporto  
Friuli-Venezia Giulia

## Intermodalità Ronchi: progetto di polo

Se la realizzazione del primo lotto dell'aerostazione passeggeri è stata l'opera più importante che ha interessato l'attività del Consorzio di gestione aeroportuale negli ultimi tre anni, non va dimenticato l'obbligo assunto dall'Ente con l'approvazione, nel 1988, del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.), che prevede, tra l'altro, la realizzazione di un progetto di Polo Intermodale fra i sistemi di trasporto ferroviario, su gomma e aereo, così da dar luogo a un sistema integrato Aeroporto-Polo Intermodale. La proposta di intervallo nell'area antistante l'aeroporto, di circa 50 ettari ubicati fra la SS14 e la ferrovia Venezia-Trieste, è costituita da un complesso di edifici e funzioni finalizzate alla realizzazione di un Centro intermodale, che assume grande importanza nella strategia di sviluppo della struttura aeroportuale. Esso si articola, secondo la prima fase esecutiva dell'idea progettuale redatta da professionisti regionali, in tre settori principali:

1) Il primo settore, a Ovest, riservato espressamente all'intercambio tra le varie modalità di traffico merci (ferrovia, aeroporto, strada). Comprende i depositi e i magazzini riservati alla rot-

tura e formazione dei carichi, le sedi di attività import-export e degli spedizionieri, i piazzali scoperti per la movimentazione delle merci, scalo merci su rotaia (attestato sulla linea Venezia-Trieste) e facilmente collegabile con lo scalo di Cervignano.

2) Il settore centrale, delimitato da una viabilità carrabile ad anello, è destinato all'interscambio dei passeggeri e alla ricettività. Si prevedono insediamenti alberghieri, un «parco tematico» sulla traccia di similari esperienze transalpine, strutture destinate al terziario per l'aeroporto, parcheggi coperti e scoperti. Va messa in evidenza la prevista realizzazione di una connessione aerea fra l'aerostazione e una futura stazione ferroviaria, che permetterà di prevedere l'utilizzo di una metropolitana leggera di collegamento con i centri regionali, oltre a un possibile inserimento nella rete di velocizzazione ferroviaria.

3) Il terzo settore, a Est, è riservato a funzionari collaterali, di supporto al centro intermodale, pure connesso con una passerella aerea al settore centrale e provvisto di ulteriori parcheggi per autovetture e mezzi pubblici di linea.

L'ESPERIENZA DI UN IMPRENDITORE

## «Ma c'è un ritardo da colmare»

Per la nostra regione l'obiettivo è di recuperare posizioni completando le grandi infrastrutture

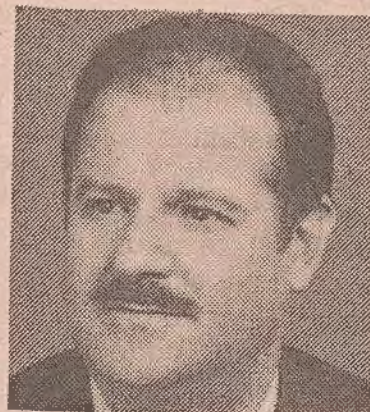
Che cosa vuol dire oggi, per il Friuli-Venezia Giulia, essere «regione-ponte» o cerniera verso l'Est? In questi anni non si è fatto altro che parlare usando questi aggettivi, ma la realtà è sotto gli occhi di tutti. Regione-ponte o cerniera voleva dire, innanzitutto, regione in grado di comunicare, cioè di essere collegata, con i Paesi vicini, sia all'Est sia al Nord. Insomma regione-ponte voleva dire vincere la marginalità che una situazione geografica infelice, e una guerra avevano contribuito a ingigantire con gravi ripercussioni economiche.

Che cosa è stato fatto in quest'ultimo lustro? Purtroppo, da imprenditore, debbo constatare, anche con molta amarezza, che i problemi non sono stati risolti e che anzi, se le cose dovessero proseguire in questo modo, rischiano di complicare ancora di più lo sviluppo futuro non solo del Friuli-Venezia Giulia ma dell'intero Nord-Est. La questione dei trasporti, e quindi delle infrastrutture regionali già delineate sulla carta molti decenni fa, è sostanziale e determinante per qualsiasi economia, figurarsi, nel caso di una «regione-ponte». Le questioni sulle

quali soffermarsi sono tante; in questa sede è d'uopo «riflettere» solo su alcune, quali ad esempio, lo scalo di Cervignano, il raddoppio della Pontebbana, la circonvallazione di Udine, le gallerie di Trieste con il nuovo tracciato Trieste-Monfalcone, il raddoppio della Cormons-Gorizia-Redipuglia per finire con il problema dell'Alta velocità fino nel capoluogo regionale.

La circonvallazione ferroviaria di Udine, che doveva essere realizzata in sopraelevata (sull'esempio della Fiumicino-Roma), sarà realizzata invece in trincea, con grossissimi problemi rappresentati dalla limitata permeabilità stradale e dallo smaltimento delle acque con l'impiego di sifoni incredibili per il sistema fognario e altri attraversamenti del capoluogo friulano. La promessa di facilitazioni tecniche del problema, non tranquillizza certo nessuno.

Per le gallerie di Trieste o le conseguenti ricadute sui porti del capoluogo regionale e di Monfalcone, le cose non stanno andando meglio. La direzione compartimentale FFSS del capoluogo giuliano sta operando con estre-



ma serietà e caparbietà per raggiungere lo scopo, ma questo impegno non trova pronto riscontro a Roma: i finanziamenti relativi, infatti, risultano oggi ancora lontani dall'essere disponibili. Così i porti di Trieste e Monfalcone, già virtualmente tagliati fuori dalle possibilità reali di effettuare trasporti accompagnati e non, da e verso l'Europa, vedranno aumentare ancora di più la loro emarginazione.

Lo scalo ferroviario e l'interporto di Cervignano meritano un discorso a parte in quanto tutti gli attori che si sono avvicendati sul palcoscenico hanno delle precise responsabilità sui ritardi con i quali procedono i lavori. Solo il compartimento di Trieste e la Società costituita dalla Regione per

**L'opinione**  
**di Demartis,**  
**presidente**  
**del Ctf (foto)**

l'attivazione dell'interporto stanno conducendo una battaglia che non trova alleati ma solo posizioni velleitarie al comune di Cervignano, alle Camere di Commercio, presso la ditta appaltatrice. Il conto di questi ritardi sarà pagato dall'industria e dai porti regionali, nonché dagli autotrasportatori che si vedranno costretti a utilizzare altre strutture nazionali e della vicina Austria.

Anche il capitolo Alta velocità merita uno spazio adeguato in questo contesto. Poiché la realizzazione delle linee ad alta velocità passeggeri comportano un investimento pubblico ma soprattutto privato, con conseguenti rientri degli investimenti stessi, la tratta Venezia-Trieste non sembra rientrare nelle opere di primaria realizzazione per

la insufficiente copertura d'utenza. Lo potrebbe essere per ragioni di economia politica, tenuto conto dell'interesse dell'Italia verso l'Est europeo; ma se questo interesse fosse davvero tanto tenuto in considerazione, come mai si pensa all'alta velocità (da finanziare) e non si realizzano tempestivamente le opere il cui finanziamento «teorico» è già stato stabilito da anni? La risposta è semplice, ovvia, ma anche disarmante.

Siamo nel quadro del: «tanto fumo e poco arrosto». Meglio quindi puntare sulla velocizzazione delle tratte Trieste-Venezia e Udine-Venezia e arrivare a una velocità commerciale di 160 km/h raggiungibile con finanziamenti relativi e soprattutto «possibili».

Tutto questo discorso non sarebbe completo se non si riflettesse sul problema dell'intermodalità stradale. In questo campo in Italia pullulano gli interporti di vario livello, più o meno politicamente appoggiati; le richieste del mercato faranno giustizia delle opere realizzate per puro spirito di campanile, ma nessuno restituirà ai contribuenti i soldi mal

spesi in tal senso. La regione Friuli-Venezia Giulia necessita di tre punti strategici di intermodalità: Trieste, Cervignano e Pordenone. Se è vero che la domanda di trasporto per ferrovia dovrebbe passare dall'11 al 20%, le tre strutture sopradette saranno appena sufficienti a coprire tale domanda. Ricordo che il Friuli-Venezia Giulia si è dotato di un tessuto ferroviario a servizio delle Zone industriali di tutto riguardo: per costi di esercizio e per densità di impianti è abbondantemente e notoriamente il più efficiente in Italia. Ma per far fruttare pienamente questi investimenti fatti bisogna che i tre nodi intermodali regionali vengano al più presto attivati. Per concludere (ma su queste tematiche bisognerebbe appena riaprire il dibattito) ritengo ancora recuperabile il gap ferroviario regionale; è necessario però rompere gli indugi e soprattutto che politici e industriali sorreggano coerentemente le proposte avanzate dagli operatori del settore. Domani potrebbe essere troppo tardi.

**Gianni Demartis**  
presidente C.T.F.

# Bentra

## TRASPORTI INTERNAZIONALI

### MAGAZZINI DOGANALI E LIBERI IMPORT - EXPORT

**SERVIZI:**

- YUGOSLAVIA**
- SPAGNA**
- URSS**
- IRAN**
- IRAQ**

Included all east countries

**BENTRA - YUGEN TTT d.o.o.**

N. BEOGRAD Yugoslavia  
ul. N. Heroja 40/A  
Tel. 011/693-054 - 696-132  
Telex 72253  
Telefax 011/606-465

**BENTRA d.o.o.**

MMP VTOJBA  
65290 SEMPETER  
pri Gorici SLO  
Tel. 065/32-711  
Telefax 065/32-722

**BENTRA - YUGEN TTT**

MOSKVA - URSS  
Tel. 1436913  
Telefax 1476215  
MOSKVA  
URSS

# Bentra

Via S.Michele, 13 GORIZIA - ITALY

Tel. (0481) 20837-520393

Fax (0481) 520047

Speciale Economia

## Mediocredito del Friuli Venezia Giulia

# Nell'interesse di chi investe e di chi lavora

Il nostro nome completo è Mediocredito per le piccole e medie imprese del Friuli Venezia Giulia, generalmente abbreviato in Mediocredito. Pochi lo conoscono e ancora meno sanno esattamente qual è lo scopo del nostro ente, che è per l'appunto l'**assistenza finanziaria e creditizia alle piccole e medie imprese per favorire lo sviluppo dell'economia nel territorio del Friuli Venezia Giulia.**

Le piccole e medie imprese sono il fulcro della nostra economia e il loro futuro ci riguarda tutti. Il loro funzionamento è basilare; i loro progetti e le loro idee rappresentano spesso l'innovazione in molti settori e l'immagine della nostra regione nell'Italia e nel mondo.

Esse possono richiederci **mutui, finanziamenti, aperture di credito, sovvenzioni e sconti cambiari** per il miglior svolgimento della loro attività. Siamo disponibili per **anticipazioni e prestiti destinati ad acquisti di macchinari** e ad appoggiare, con **crediti finanziari** a medio termine, esportazioni, studi, progettazioni, lavori e prestazioni di servizi all'estero. Più denaro raccogliamo, più disponibilità e assistenza possiamo offrire a chi lavora in Friuli Venezia Giulia.



Investire in progresso e sicurezza

Ufficio di Rappresentanza:  
Piazza Tommaseo, 4 - Trieste  
tel. 040/366838 - fax. 040/367000

Ente gestore del F.R.I.E.  
(Fondo Rotazione  
Iniziativa Economiche)

ASSICURAZIONI GENERALI • BANCA AGRICOLA DI GORIZIA • BANCA ANTONIANA • BANCO CREDITO AGRARIO BRESCIANO • BANCA COMMERCIALE ITALIANA • BANCA DEL FRIULI • BANCA DI CREDITO DI TRIESTE • BANCA POPOLARE DI CIVIDALE • BANCA POPOLARE DI GEMONA • BANCA POPOLARE DI LATISANA • BANCA POPOLARE DI VERONA • BANCA POPOLARE FRIULADRIA • BANCA POPOLARE UDINESE • BANCO AMBROSIANO VENETO • BANCO DI NAPOLI • BANCO DI ROMA • CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCE LOMBARDE • CASSA DI RISPARMIO DI GORIZIA • CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE • CASSA DI RISPARMIO DI UDINE E PORDENONE • CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI AZZANO DECIMO • CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI MANZANO • CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI S. GIORGIO RICINVELDA • CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI STARANZANO • CREDITO ITALIANO • FINCOOPER • ISTITUTO DI CREDITO DELLE CASSE DI RISPARMIO ITALIANE • ISTITUTO DI CREDITO DELLE CASSE RURALI ED ARTIGIANE • ISTITUTO NAZIONALE ASSICURAZIONI • ISTITUTO NAZIONALE ASSICURAZIONE INFORTUNI SUL LAVORO • MONTE DEI PASCHI DI SIENA • REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA • TESORO DELLO STATO